Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

RCH LIBRARIES
0812 0092

Digitized by Google

NEW YORK PUBLIC LIBRARY

PURCHASED FROM THE

JAMES OWEN PROUDFIT FUND

Digitized by Google

VXA
Marine
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Marine-Rundschau

Zweiundzwanzigster Jahrgang, II. Teil

Juli bis Dezember 1911 (Hefte 7 bis 12)

Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1911
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
R 1912 L

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis

des

Jahrganges 1911, II. Teil (Hefte 7 bis 12)

der

„Marine-Rundschau".

Aufsätze und Abhandlungen

	Seite
Unterseebootsunfälle, unter besonderer Berücksichtigung des Unfalls auf „U 3". Vortrag, gehalten von Fregattenkapitän Michelsen im Institut für Meereskunde der Universität Berlin den 7. März 1911. (Mit 5 Abbildungen.)	833—849
Das Versuchsschießen gegen das Zielschiff „San Marcos" und der Artillerie-Schießdienst in der Marine der Vereinigten Staaten	850—856
Die Grundlagen der Taktik	857—867
Das Lazarettschiff. Von Marine-Oberstabsarzt Dr. M. zur Verth. (Mit 5 Skizzen.)	868—883
Die Kohlenversorgung der Kriegschiffe im Seekriege. Eine völkerrechtliche Erörterung von Paul Einicke in Bonn	884—896
Die Marineschule in Annapolis	961—966
Die gymnastische Ausbildung der amerikanischen Seekadetten an der Marineschule zu Annapolis. (Mit 1 Abbildung.)	967—969
Drahtlose Telephonie bei der Kriegsmarine. Von Ober-Postpraktikant H. Thurn-Coblenz. (Mit 8 Abbildungen.)	970—984
Italiens Flottenbaupolitik und das italienische Marinebudget 1911/12	985—1000
Die Pläne einer Eisenbahnlinie nach Indien und die Aussichten ihrer Verwirklichung. Von Dr. R. Hennig, Berlin-Friedenau. (Mit 1 Kartenskizze.)	1001—1010
Ratschläge für die Beschäftigung mit der Seekriegsgeschichte	1085—1096
Islam und osmanisches Reich	1097—1106
Schutz- und Rechtsverhältnisse der Hochseefischerei. Von Dr. phil. Chr. Grotewold, Steglitz	1107—1119
Die Jubiläumsversammlung der Institution of Naval Architects 1911	1120—1125, 1276—1283
Über Artillerieverwendung und Taktik in der französischen Marine. (Mit 3 Skizzen.)	1126—1135
Die Entwicklung des Unterseebootes	1209—1216
Der Seeoffizier und das Studium des Völkerrechts. Von Dr. Heinrich Triepel, Professor in Kiel	1217—1240, 1515—1538
Die britische Reichskonferenz von 1911. Von Dr. Hans Plehn, London	1241—1254
Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See während eines Krieges. Von Dr. Georg Schramm, Wirklicher Admiralitätsrat und vortragender Rat im Reichs-Marine-Amt	1255—1266, 1539—1554
Die französischen Flottenmanöver 1911. (Mit Skizzen.)	1267—1275, 1385—1406

Digitized by Google

Seite

Zum hundertsten Geburtstag des Prinzen Adalbert von Preußen. (Geboren am 29. Oktober 1811.) . . . . . 1345—1355
Das japanische Admiralstabswerk über den japanisch-russischen Seekrieg 1904/05. Von Kapitän zur See Hollweg . . . . . 1355—1384
Der Kampf um Tripolitanien . . . . . 1407—1417
Der italienisch-türkische Krieg 1911. (Mit Kartenskizzen.) . . . . 1418—1440, 1561—1573
Die „Liberté"-Katastrophe. (Mit 3 Skizzen.) . . . . . 1441—1450
Aus der Zeit des Taiping-Aufstandes. (Mit 1 Karte.) . . . . . 1497—1514
Streiflichter auf die japanische Marine . . . . . 1555—1560
Der militär-politische Dienst des ostasiatischen Kreuzergeschwaders in China . . 1574—1583
Die Pulverfrage in der französischen Marine . . . . . 1584—1597

Meinungsaustausch:
Zu dem Artikel: Eine neue Methode zur Bestimmung des Drehkreisdurchmessers eines Schiffes. (Mit 3 Skizzen.) . . . . . 897— 900
Zu dem Artikel: Die Luftschiffe . . . . . 1011—1018, 1451—1452
Über Positionsbestimmung bei Nebel 1284

Rundschau in allen Marinen

Deutschland 901, 1019, 1136, 1285, 1453, 1598
England 905, 1022, 1140, 1289, 1456, 1603
Vereinigte Staaten von Amerika 911, 1029, 1144, 1293, 1459, 1609
Frankreich 915, 1035, 1148, 1297, 1463, 1614
Japan 920, 1041, 1301, 1468, 1619
Italien 923, 1044, 1154, 1302, 1472, 1622
Rußland 924, 1044, 1157, 1304, 1472, 1623
Österreich-Ungarn 926, 1046, 1159, 1306, 1474, 1625
China 1161, 1307
Niederlande 1475
Argentinien 1625

Verschiedenes

Nauticus 1911 928
Ein Versuch König Friedrichs I. von Preußen zur Schaffung einer Verteidigungsflotte 931, 1185
Russische Marine-Sanitätsformationen in Port Arthur. (Nach einem russischen Originalwerk.) Von Oberstabsarzt Dr. Blau, Regimentsarzt des 2. Garde-Feldartillerie-Regiments . . 933
Die Juden von Fes. Von Dr. H. Handke 939
Luftsport in Wilhelmshaven 944
Venusbeobachtungen bei Tage 1048
The Naval Annual 1911 . . . . . 1048, 1186
Strenge Lösung des Zweihöhenproblems durch Zeichnung in der Karte. (Mit 3 Abbildungen.) Von A. Wedemeyer 1054
Vom deutschen Rundflug 1911 1059
Pearl Harbor. (Mit 1 Kartenskizze.) 1162
Die bisherigen Arbeiten des Comité Maritime International und ihre Bedeutung für Deutschlands Seewesen. Von Kapitän E. Moll, Hamburg 1165
Ein Seemannstagebuch aus dem zweiten holländisch-englischen Kriege 1172
Mannschaftsbüchereien 1179

Digitized by Google

Seite

Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, mit Berücksichtigung der Seetaktik. Von A. Stenzel. Vierter Teil 1182
Eine einfache Methode zur Zeit- und Breitenbestimmung in Häfen. Von Dr. W. Ebert, Privatdozent an der Universität Wien 1308
Selbständiges Schießen der Geschützführer der leichten Artillerie 1311
Einige Ansichten über die Folgen des Streichens der Schiffsflagge im Kriege 1313
Sportfest in Sonderburg. (Mit 1 Skizze.) 1314
Kaiserin Augusta-Verein für Deutsche Töchter 1317
Schlechtwetternavigation kleinerer Fahrzeuge an der Küste 1476
Die Wettkämpfe der Fähnriche zur See der Marineschule 1629

Zeitschriftenschau

Ansichten über Einleitung des Flottenkampfes. (Mit 3 Abbildungen.) 1065
Aufsatz des japanischen Professors der Staatswissenschaften Dr. Matsuoka, in dem dieser die Verdienste des verstorbenen Professors Dr. Ernst von Halle um die Volkswirtschaft im allgemeinen sowie um die Förderung der wissenschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Japan im besonderen würdigt 1479
Einige Gedanken über das kriegsgeschichtliche Studium des Truppenoffiziers 1480
Die Entwicklung der Küstenverteidigungsfrage in Frankreich 1632

Literatur 946, 1069, 1187, 1318, 1481, 1634
Neu erschienene und unter Literatur nicht besprochene Bücher . 954, 1077, 1203, 1337, 1489, 1649
Inhaltsangabe von Zeitschriften 955, 1078, 1204, 1338, 1490, 1650

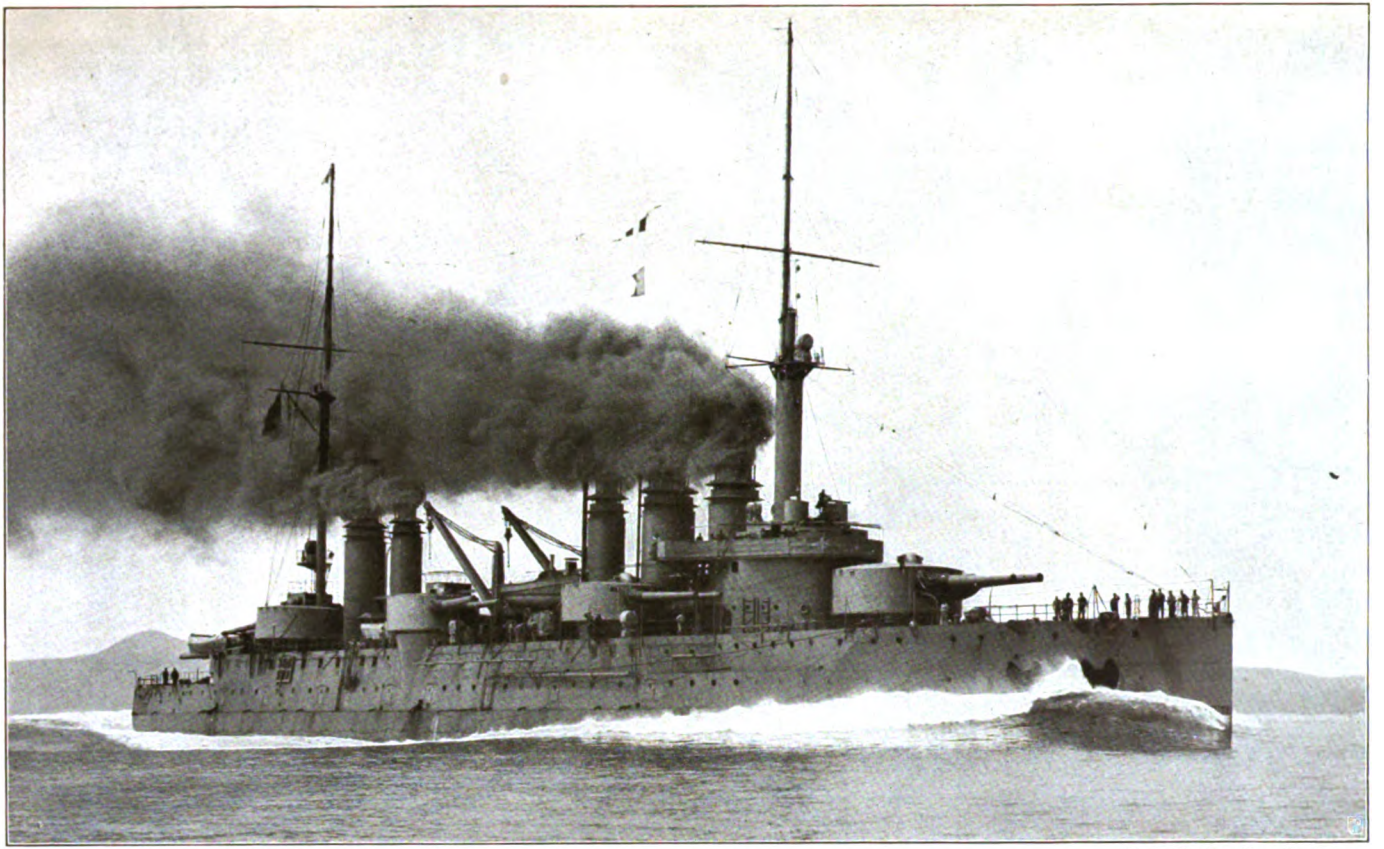
Titelbilder

Französisches Linienschiff „Voltaire" . . . . . Heft 7
Marineschule in Annapolis . . . . . „ 8
Englischer Panzerkreuzer „Indefatigable" . . . . . „ 9
Englisches Linienschiff „Orion" . . . . . „ 10
S. K. H. Prinz Adalbert von Preußen. (Geboren am 29. Oktober 1811.) . . . . . „ 11
Englischer geschützter Kreuzer „Weymouth" . . . . . „ 12

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

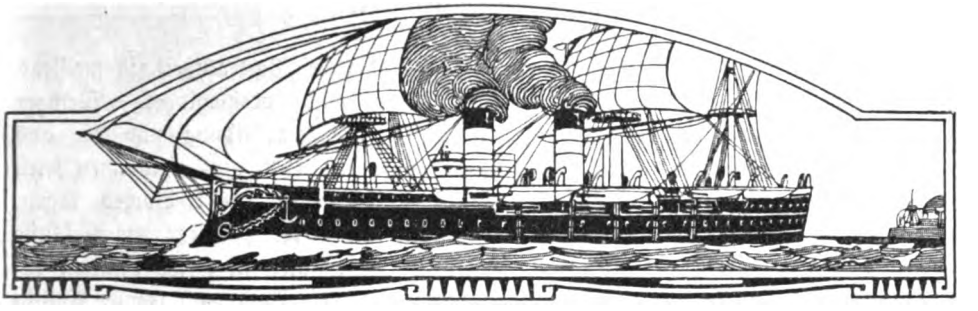


Phot. Marius Bar, Toulon.

Französisches Linienschiff „Voltaire".

Länge 145 m, Breite 25,7 m, Tiefgang 8,4 m, Deplacement 18320 Tonnen; Parsons-Turbinen 22500 Pferdestärken, Geschwindigkeit 19,3 kn; Armierung: vier 30,5 cm-Geschütze L/50, zwölf 24 cm-Geschütze L/50, sechzehn 7,5 cm-SK, acht 4,7 cm-SK, zwei 45 cm-Torpedorohre.

Digitized by Google



Unterseebootsunfälle unter besonderer Berücksichtigung des Unfalls auf „U 3".

Vortrag, gehalten von Fregattenkapitän Michelsen im Institut für Meereskunde der Universität Berlin den 7. März 1911.

(Mit 5 Abbildungen.)

Vor nicht allzu langer Zeit erschien in der amerikanischen Wochenschrift „Harpers Weekly" ein Artikel aus der Feder des früheren Konstrukteurs der amerikanischen Marine Lawrence Spear, der sich zum Teil wieder auf Ausführungen des englischen Kapitän Bacon, weiland Chef des englischen U-Bootswesens, stützt. Dieser Aufsatz — überschrieben „The dangers of the submarine", also die Gefahren des Unterseebootes — findet sich auch in dem Buche Domville-Fifes über die Unterseeboote aller Staaten vor und gibt die Ansichten zweier fremdländischer Autoritäten auf dem Gebiet des U-Bootswesens über dieses Thema wieder. Beide Sachverständige kommen im wesentlichen zu dem Schluß, daß ein größeres Maß an Gefahren als bei andern Schiffsklassen der Kriegsmarinen auf dem Gebiete des Unterseebootswesens nicht vorhanden sei, da die vorgekommenen Unfälle mit der Wesensart des Unterseeboots nicht zusammenhingen oder doch nicht untrennbar mit ihr verbunden seien. Sie teilen die Gefahren ein in eingebildete und wirkliche und kommen zu dem weiteren Schluß, daß die eingebildeten, die durch das Publikum in dieses Gebiet gewissermaßen hineingetragen würden und geeignet seien, der Entwicklung und dem Geist der neuen Waffe zu schaden, zahlreicher seien als die wirklichen Gefahren. Von diesen, so erklärt Herr Spear, bestehe tatsächlich nur die des Wassereinbruchs, wenn man die Gefahr der Gasbildung, die allen Schiffsklassen anhafte, bei Seite lasse. Die früher vorhandenen Gefahren unvollkommener Einrichtungen seien völlig beseitigt und beständen jetzt nicht mehr.

Einen Teil dieser Ausführungen kann man ruhig unterschreiben. Die meisten Gefahren bestehen tatsächlich in der Phantasie des Laien, dem das Unterwasserfahren immer noch als etwas Dramatisches, ja an sich Gefährliches erscheinen

Digitized by Google

will. Ein menschlich ganz erklärliches Gefühl, das aber bei Vertrautheit, ja meistens schon bei der ersten Bekanntschaft mit der Sache völlig verschwindet. Weniger treffend will mir die Behauptung erscheinen, daß die Gasbildung und die aus ihr entspringenden Gefahren nicht mit der Wesensart des U-Bootes verbunden seien und daß es Gefahren, die in den besonderen Einrichtungen des U-Bootes lägen, nicht mehr gebe. Ich hoffe, daß Sie, meine verehrten Herren Zuhörer, am Schlusse meines Vortrags darüber, wie weit den genannten Autoritäten in diesen Punkten zuzustimmen ist, selbst ein völlig klares Urteil haben werden. Auch nach meiner Ansicht werden sich alle Unterseebootsunfälle unter die drei in dem genannten Aufsatz gegebenen Gesichtspunkte: Wassereinbruch, Gasgefahr und Gefahren, die aus den Einrichtungen der Boote entstehen können, einordnen lassen, eine Einteilung, die nicht nur alle gewesenen, sondern auch alle heute noch möglichen Unterseebootsunfälle in sich begreift.

Gleichwohl möchte ich diese Einteilung meinen heutigen Ausführungen nicht zugrunde legen, weil sie keinen Hinweis auf die Entstehungsart der Havarien enthält; und das ist meines Erachtens das Wesentliche. Bei allen Unfällen heißt es der Entstehungsart nachgehen, und die hierbei erzielten Ermittelungen geben die besten Gesichtspunkte für die Gruppierung des vorliegenden Materials.

Ich möchte daher unterscheiden: Unfälle seemännischer Natur und Unfälle technischer Natur.

Um Irrtümer auszuschließen, betone ich ausdrücklich, daß die Unfälle hiermit nicht etwa nach der Schuldfrage gruppiert werden sollen. Diese werde ich, wo sie nicht klar zu Tage liegt, nicht erörtern. Vielmehr sollen unter den Unfällen seemännischer Natur die verstanden sein, deren Ursache in der Verwendung des ganzen Bootes, unter denen technischer Natur, die, deren Ursache in dem Versagen einzelner Einrichtungen und Apparate — einerlei ob mit oder ohne Verschulden der Besatzung, des Konstrukteurs oder der Bauausführung — zu suchen sind. Bei jeder einzelnen Gruppe der Unfälle soll dann untersucht werden, ob diese durch die Wesensart des U-Bootes bedingt sind oder nicht.

Die Unfälle seemännischer Natur gliedern sich wieder in drei Gruppen:

1. Kollisionen über Wasser,
2. " unter Wasser,
3. Vollaufen der Boote aus anderen Ursachen gelegentlich ihrer Verwendung.

Zusammenstöße über Wasser zunächst.

Es will scheinen, als ob Zusammenstöße dieser Art von U-Booten unter einander und mit anderen Fahrzeugen recht eigentlich mit der Wesensart der U-Boote zusammenhingen, denn die allgemeine Ansicht geht wohl noch dahin, daß die U-Boote, weil auch bei der Überwasserfahrt nur wenig aus dem Wasser hervorsehend, keinen genügenden Überblick bieten, um die Gefahr des Zusammenstoßes rechtzeitig erkennen und ihr begegnen zu können. Diese Ansicht ist aber nur in geringem Maße zutreffend; sie mag eine gewisse Geltung behalten für reine Unterwasserboote, die niedrig im Wasser liegen, und besonders für Unterwasserboote ohne Turm, von dessen Decke

Digitized by Google

aus navigiert werden könnte; für Tauchboote gilt sie gewiß nicht. Ich möchte hier gleich einem recht verbreiteten Irrtum entgegentreten: Unterseeboote fahren nämlich im allgemeinen nicht unter Wasser, sondern über Wasser wie alle andern Schiffsklassen. Sie tauchen nur, wenn es ihre Aufgaben erfordern. Zum Verständnis des Gesagten muß ferner kurz der Unterschied zwischen einem reinen Unterwasserboot und einem Tauchboot auseinandergesetzt werden.

Das reine Unterwasserboot (französisch sousmarin) unterscheidet sich vom Tauchboot (französisch submersible) dadurch, daß es alle Teile in seinem im Querschnitt zylindrischen Druckkörper aufnimmt, während das Tauchboot mehrere wesentliche Teile, so besonders die Tauchtanks und die Brennstofftanks, an der Außenseite des Druckkörpers trägt. Sie sind zwischen diesem und der Außenhaut untergebracht, und diese Außenhaut ist zu schiffsähnlichen Formen ausgestaltet. Hierdurch ist auch der Laie in den Stand gesetzt, in jedem Einzelfalle mit Sicherheit erkennen zu können, ob es sich um ein reines Unterwasserboot oder um ein Tauchboot handelt.

Die grundverschiedene Wesensart der beiden Fahrzeugstypen wird nun natürlich besser als durch das äußere Aussehen durch ihre ganz verschiedene innere Konstruktion und ihre von einander abweichenden Eigenschaften charakterisiert. Die verfügbare Zeit erlaubt es mir hier nur auf die Unterschiede einzugehen, die zum Verständnisse meiner Ausführungen nötig sind, und das ist in diesem Zusammenhange der geringere Freibord, die geringere Austauchung und das geringere Ausblasevermögen, das den Unterwasserbooten gegenüber den Tauchbooten eigen ist. Denn die Größe der Tauchtanks, die man im Druckkörper unterbringen kann, ist natürlich gering gegenüber denen, die sich außen anbringen lassen, d. h. also das Tauchboot kann vielmehr Ballast einnehmen und ausblasen als das reine Unterwasserboot, es liegt also auch im aufgetauchten Zustand wesentlich höher aus dem Wasser als dieses.

In beiden Eigenschaften liegen starke Garantien für die größere Sicherheit des Tauchbootes. Versieht man es noch mit einem Turm, der auch bei schlechterem Wetter der Führung gestattet an Deck zu bleiben, so ist in der Tat nicht einzusehen, warum die Kollisionsgefahr bei der Überwasserfahrt auf Unterseebooten größer sein soll als auf andern Schiffstypen. Aber auch auf reinen Unterwasserbooten kann, wenn sie in dieser Hinsicht richtig konstruiert sind, von Gefahren, die aus einer mangelnden Übersicht hervorgehen, bei der Überwasserfahrt eigentlich nicht die Rede sein.

Müssen wir es also von der Hand weisen, daß richtig konstruierte U-Boote für Überwasserkollisionen sozusagen prädestiniert seien, so kommen wir bei näherer Betrachtung der Frage sogar zu der Ansicht, daß sie sich in solchen Situationen ihren Gegnern, d. h. den andern Schiffstypen gegenüber, in einer geradezu gesicherten Lage befinden. Diese können ihnen verhältnismäßig wenig anhaben, weil die Druckkörper der U-Boote ungeheuer stark gebaut sein müssen — sie müssen nämlich auf 30 bis 60 m Wassertiefe druckfest sein —, während die U-Boote selbst infolge dieser Bauart sehr gefährliche Gegner für jeden andern Schiffstyp bei einer Überwasserkollision sind. Gegen den Rammstoß eines anderen Schiffes sind in besonders hohem Maße die Tauchboote geschützt, weil bei ihnen der Gegner erst die Außenhaut durchdringen muß, ehe er überhaupt an den starken Druckkörper herankommt (siehe Abbild. 1).

Digitized by Google

So sehen wir denn auch, daß die Überwasserkollisionen im allgemeinen ohne schwere Folgen für die U-Boote, meistens aber zum erheblichen Nachteil des Gegners verlaufen. Aus der umfangreichen Statistik sind mir folgende Fälle zur Kenntnis gekommen:

1. Der französische „Narwhal" gegen einen Schlepper 1903. Der Schlepper sank.

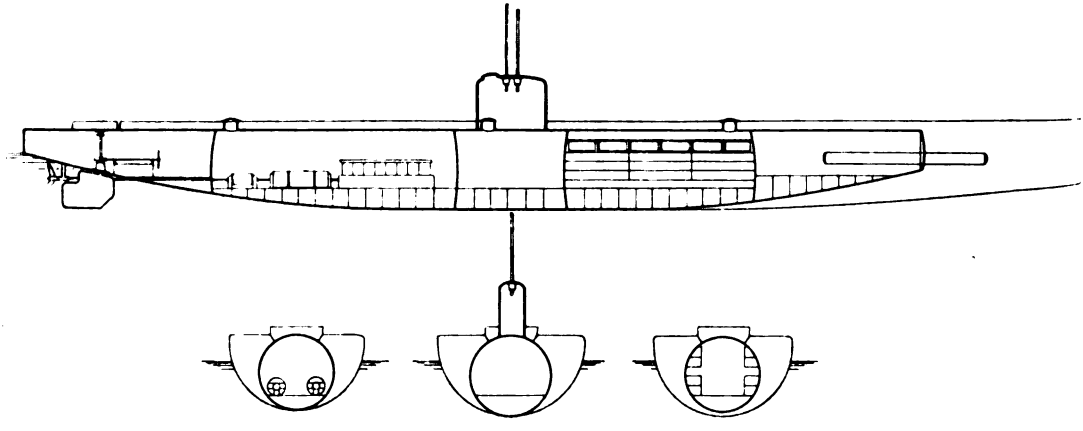
2. Das englische „A 3" mit dem Dampfer „Prince of Wales" 1903; dieser mußte auf den Strand gesetzt werden.

3. Der französische „Triton" mit der „Silure" 1903, also zwei U-Boote untereinander; beide wurden nur unerheblich beschädigt.

4. Die französische „Cigogne" mit einer Segelbrigg 1909. Die Brigg erhielt ein schweres Leck, das U-Boot hatte nur geringe Beschädigungen.

5. Die amerikanische „Bonita" mit dem Tender „Castine" 1910; „Castine" mußte schleunigst auf Strand gesetzt werden.

Abbild. 1.



Längsschnitt und Querschnitte eines Tauchbootes.

6. Der französische „Monge" gegen einen Schlepper 1910. Das Boot fuhr 2 m tief in den Schlepper hinein, nahm ihn auf die Nase und setzte ihn auf Strand. Es blieb dabei ganz unbeschädigt.

7. Der französische „Germinal" gegen einen Hochseefischer 1910; er schnitt ihn glatt durch, blieb selbst aber völlig heil.

8. Der französische „Français" gegen ein Torpedoboot im Januar 1911. Dieses wurde nur mit Mühe ins Dock gebracht. Das U-Boot blieb ganz unbeschädigt.

Nicht hineinstimmen will in dieses günstige Bild der beklagenswerte Unfall des englischen U-Bootes „C 11", das am 14. Juli 1909 vor der Humber-Mündung von dem Dampfer „Eddystone" überlaufen und zum Sinken gebracht wurde, wobei 13 Mann ums Leben kamen. Hiermit kommen wir zu der einzigen, aber nicht unbeträchtlichen Gefahr, die für die U-Boote bei Überwasserkollisionen vorliegen kann. Es ist nämlich möglich, daß der Gegensegler, besonders wenn er einen nach hinten sich abrundenden Bug hat, wie das bei Handelsschiffen in der Regel der Fall ist, sich bei der Kollision auf den kreisförmigen Druckkörper hinaufschiebt und das U-Boot unter Wasser drückt. Sind dann die Luken offen, wie das bei „C 11" der Fall war,

Digitized by Google

so stürzt durch diese Wasser in das Boot und kann es zum Sinken bringen. Diese Gefahr besteht wieder in höherem Maße bei Unterwasserbooten, die nur verhältnismäßig geringen Auftrieb haben und bei denen der kreisförmige Druckkörper offen zu Tage liegt. Für T-Boote, die höher aus dem Wasser liegen, in der Überwasserfahrt vermöge ihres größeren Auftriebs auch einen entsprechend größern Wassereinbruch vertragen können und bei denen außerdem der Außenkörper dieses Heraufschieben des anderen Schiffes erschwert, ist die Gefahr nicht so groß. Den Beweis dafür liefert der Zusammenstoß des deutschen U-Bootes „U 4" mit dem Dampfer „Capella" im Februar vorigen Jahres, der sich unter genau denselben Bedingungen wie der „C 11"-Fall ereignete. Der Zusammenstoß war überaus heftig, da beide Fahrzeuge äußerste Kraft liefen. Der Dampfer durchschnitt den Außenkörper des Bootes, schob sich etwa bis zur Schiffsmitte auf das U-Boot herauf und drückte es unter Wasser, sodaß ein starker Wassereinbruch durch das offene Vorluk erfolgte. Dank seiner großen Schwimmfähigkeit kam jedoch das Tauchboot, sobald die Schiffe von einander frei waren, hoch und der ganze, allerdings ziffernmäßig nicht unbedeutende Schaden bestand, abgesehen von der gerissenen Außenhaut, in der Zerstörung oder Beschädigung einer Reihe von Akkumulatoren-Zellen durch das eingedrungene Seewasser. In die Gruppe der Überwasserkollisionen gehört eigentlich auch der Untergang des russischen U-Bootes „Kambala" im Sommer 1909, das vom Spitzenschiff der Schwarzmeerflotte überlaufen wurde. Der in seinen Folgen sehr beklagenswerte Unfall — die ganze Besatzung mit Ausnahme des Kommandanten kam um — gibt aber für die sachliche Betrachtung gar kein Material, da er durch eine sich als schwere Fahrlässigkeit charakterisierende falsche Handhabung des Bootes herbeigeführt wurde. Mit der Wesensart der U-Boote hat er gar nichts zu tun.

Wir wenden uns jetzt zu den Unterwasserkollisionen. Diese sind im Gegensatz zu den Überwasserkollisionen ganz entschieden mit der Wesensart des Unterseebootes verbunden. Denn es liegt in der Natur der Sache, daß dann der Gegensegler vom U-Boot gar nichts sieht, während in dieser Lage das Sehvermögen des U-Bootes begrenzt oder gar aufgehoben ist; begrenzt, wenn es die Sehrohre (die Ihnen bisher wahrscheinlich unter dem Fremdwort Periskope vertrauter sind) dauernd zeigt, aufgehoben, wenn es aus irgendwelchen Gründen, z. B. Manöverrücksichten, diese nicht oder doch nur von Zeit zu Zeit zeigen kann. Hierdurch soll nichts gegen die Sehrohre gesagt werden, die besonders in unserer Marine mit einer ganz vorzüglichen Optik versehen sind und sehr gute Sehweiten erreichen; es liegt aber in der Natur der Sache, daß das Sehvermögen durch ein Sehrohr nicht so gut sein kann wie das von hohem Standpunkt aus bei freiem Rundblick und direktem Sehen. Allerdings kommt auch bei der Unterwasserkollision dem U-Boot seine feste Bauart, dem Tauchboot noch dazu seine doppelte Haut zugute, deren Zwischenraum jetzt, da er nicht mehr leer, sondern mit Wasser oder Öl gefüllt ist, als Puffer dient. Aber es ist klar, daß der feindliche Stoß das Boot jetzt nicht nur in halber Höhe oder in den unteren Teilen, sondern auch oben treffen kann, je nach der Tiefe, in der sich das Boot gerade befindet. Werden die Aufbauten oder das Oberdeck des Bootes getroffen und erheblich verletzt, gerät das Boot also unter das andere Schiff, so ist

Digitized by Google

eine Katastrophe meistens unvermeidlich. Um das zu verstehen, müssen wir uns mit dem Vorgang des Tauchens kurz bekannt machen.

Nachdem alle Luken und Außenbords-Verschlüsse geschlossen sind, läßt man zunächst die äußeren Tanks, die Tauchtanks, vollaufen. Das geschieht durch Öffnen ihrer Flutventile und -Schieber vom innern Boot aus und durch Entlüftung dieser Tanks. Hierzu genügen bei den meisten Nationen etwa 4 Minuten; bei reinen Unterwasserbooten, die nur wenige innere Tanks zu füllen haben, geht das Fluten noch schneller. Bei Tauchbooten, und auf diese als die nach unserer Ansicht allein modernen Boote wollen wir uns von jetzt an beschränken, ist mit dem Füllen der äußeren Tanks nur die grobe Flutarbeit geschehen. Das Boot hat nun noch mehrere Tonnen Auftrieb, der noch bis auf einen geringen Rest, den Restauftrieb (etwa 1 t), vernichtet werden muß, damit das Boot tauchbereit ist. Dazu werden nun weitere druckfeste Innentanks gefüllt, bis der gewünschte Restauftrieb vorhanden ist; dann wird das Boot durch Trimmen, d. h. durch Bewegen von Wasser-

Abbild. 2.

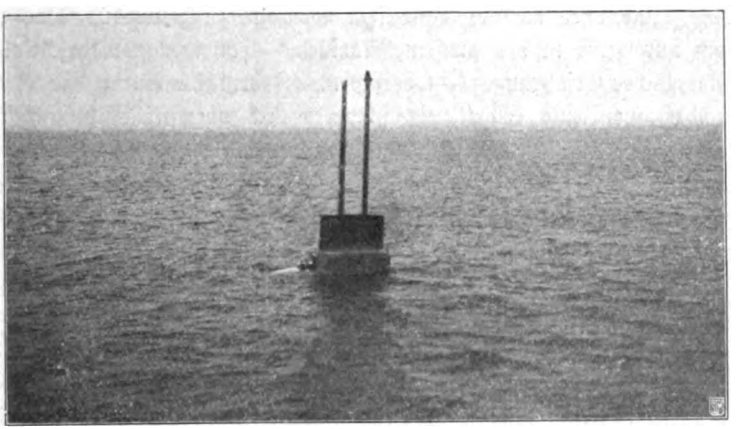
Tauchboot über Wasser.

ballast von vorn nach achtern oder umgekehrt auf ebenen Kiel gelegt. Jetzt ist das Boot, von dem nur der Oberteil des Turms aus dem Wasser sieht, tauchbereit (Abbild. 3). Betrachten wir uns den Zustand des Bootes näher, so finden wir einmal, daß es zwar noch schwimmt, aber nur mit dem geringen Auftrieb von 1 t. Dringt also mehr als 1 t Wasser ins Boot, so versinkt dieses, wenn es ihm nicht gelingt, das Wasser sofort wieder zu entfernen. Jeder wird einsehen, daß hierin ein Gefahrmoment liegt. Ein zweites liegt aber in dem empfindlichen Gleichgewichtszustand des Bootes, seiner überaus geringen Längsstabilität. Diese — hervorgerufen durch die fast völlige Eintauchung des Bootes, also den Verlust jeglicher Formstabilität — erlaubt es dem Boot ja zwar in Verbindung mit dem minimalen Auftrieb jeder Bewegung der Tiefenruder prompt und auf der Stelle zu folgen, aber sie — die geringe Längsstabilität — ist auch gefährlich, da ein Wassereinbruch vorn oder achtern sofort die Gleichgewichtslage des Bootes stört und bestrebt ist, das Boot auf und nieder zu stellen. Das wird auch geschehen, wenn es nicht durch die zu geringe Wassertiefe

Digitized by Google

oder durch sofortiges Entfernen des eingedrungenen Wassers daran verhindert wird. Meine Herren! In dieser gefährlichen Lage befand sich „U 3", als der Wassereinbruch, der unbemerkt eine Größe von etwa 20 t annahm, erfolgte, und in dieser kritischen Lage befindet sich jedes U-Boot während der Unterwasserfahrt. Wassereinbrüche sind dann höchst gefährlich, besonders wenn sie an den Schiffsenden und von oben her erfolgen. Nur ein augenblickliches Auftauchen, das die Einbruchstelle über Wasser bringt, und ein sofortiges Lenzen mittels kräftiger, sofort wirkender Mittel kann im Verein mit dem Schlippen der Sicherheitsgewichte — wo diese vorhanden sind — in diesem Falle vielleicht helfen. Sehen wir uns die vorgekommenen Unfälle dieser Art an, so werden wir feststellen können, daß alle die Fälle, bei denen infolge von Kollision ein bedeutender Wassereinbruch unter Wasser erfolgte, bisher zur Katastrophe geführt haben; kamen die Boote heil davon, so hat sie ihre überaus feste Konstruktion eben vor der drohenden Gefahr des größeren Wassereinbruchs bewahrt. Die bekannten Fälle sind folgende:

Abbild. 3.



Tauchboot in Ruhelage.

1. Die französische „Bonite" mit dem Panzerschiff „Suffren" 1906; „Suffren" erhielt ein Leck, „Bonite" blieb dicht und kam hoch.

2. Dieselbe „Bonite" mit „Souffleur", also zwei U-Boote unter einander. „Souffleur" blieb dicht, auf „Bonite" wurde zwar ein Luk undicht, aber in nur ganz geringem Maße. Beide Boote kamen hoch.

3. Das englische „A 8" mit Dampfer „Coath" 1907. „A 8" wurde leck, kam aber angeblich durch Schlippen der Sicherheitsgewichte, die inzwischen in England aufgegeben zu sein scheinen, hoch. Stimmt die Darstellung, so ist das Leck nur unbedeutend gewesen, da nicht mehr Wasser eindrang, bis das Boot die Wasseroberfläche erreichte, als das Gewicht der Sicherheitsgewichte (meist 1 bis 2 Prozent des Deplacements) betrug.

4. Das englische „A 1" mit dem Dampfer „Berwick-Castle" beim Nab-Feuerschiff 1904. Das Boot wollte einen englischen Kreuzer angreifen und fuhr

Digitized by Google

dazu völlig getaucht — ohne die Sehrohre zu zeigen —; der Kommandant hatte anscheinend übersehen, daß ein rückwärts von ihm stehender, also zunächst ungefährlicher Dampfer — die „Berwick-Castle" — nach dem Passieren des Feuerschiffs Kurs ändern und ihm in den Weg laufen könne. Der Dampfer änderte auch beim Feuerschiff seinen Kurs, kreuzte den des Bootes und traf es am Turm; das Leck war nicht sehr bedeutend, aber das U-Boot konnte, weil es unter den Dampfer geriet, nicht sofort auftauchen, was aus den vorher genannten Gründen Bedingung für seine Rettung war. Außerdem muß man annehmen, daß der Kommandant im Turm durch die Kollision verwundet oder betäubt war und die Leute von ihren Posten weggeschleudert waren. Das Boot kam also nicht hoch, die ganze Besatzung kam um. Als Konstruktionsfehler — in heutigem Sinne — ergab sich das Fehlen eines wasserdichten Abschlusses zwischen Turm und Druckkörper.

5. Nicht weniger schmerzlich und noch frischer in der Erinnerung ist der Untergang der „Pluviöse" 1910 infolge Unterwasserkollision mit dem Dampfer „Pas de Calais", wobei ebenfalls die ganze Besatzung umkam. Der Vorfall ist für uns nicht ganz aufgeklärt, besonders ist nicht klar, warum der Kommandant vor der Hafeneinfahrt eine Tauchfahrt machte, ohne sein Sehrohr zu benutzen. Das ist natürlich nicht ratsam und heute in den meisten Marinen — allerdings wahrscheinlich erst auf Grund schmerzlicher Erfahrungen — verboten. Jedenfalls wurde das Boot von dem Dampfer überlaufen und erhielt ein schweres Leck oben im Achterschiff. Es sank sofort mit dem Heck auf den Grund, der Bug war noch einige Zeit sichtbar, verschwand dann aber auch, nachdem die noch im Boot befindliche Luft durch das Vorluk entwichen war. Dieses wurde halb offen vorgefunden; die Besatzung hatte offenbar versucht, gezwungen von dem Qualm der Brände, den die kurzgeschlossenen Akkumulatoren verursachten, durch das Luk zu entkommen, war aber durch das von achtern nachdringende Wasser ertränkt worden.

6. Die mehrerwähnte französische „Bonite" mit der „Alose", also wieder zwei U-Boote unter einander, Oktober 1910. Beide Boote liefen infolge eines Mißverständnisses gleichzeitig aber aus verschiedenen Stellungen zum Torpedoschuß an. Sie faßten sich recht heftig, erlitten aber nur geringe Beschädigungen und kamen beide glatt an die Oberfläche.

Ich denke, daß diese Statistik unser anfängliches Urteil im wesentlichen bestätigt, denn wenn auch einzelne der genannten Unterwasserkollisionen vermeidbar erscheinen, so wird man doch zugeben müssen, daß die Mehrzahl durch die Eigenart des U-Bootsdienstes verursacht wurde.

Das Vollaufen von U-Booten aus anderen Ursachen gelegentlich ihrer Verwendung:

In den Jahren, als sich die U-Bootswaffe in ihren Anfangsstadien befand, ist eine ganze Reihe von Unfällen dieser Art infolge falscher Handhabung und Bedienung vorgekommen, die wir unter die Unfälle seemännischer Natur rechnen wollen, die man aber auch, da sie zum großen Teil auf mangelhaftes Vertrautsein des Personals mit der U-Bootstechnik oder auf Mängel dieser Technik selbst zurückzuführen sind, ebenso gut unter die Unfälle technischer Natur rechnen könnte. Ich möchte die

Digitized by Google

weiter zurückliegenden dieser Unfälle hier übergehen, es ist aber doch gut, sich die Tatsache, daß solche Unfälle in erheblicher Zahl früher bei den anderen Nationen vorgekommen sind, zu vergegenwärtigen, denn in mancher Hinsicht befinden wir uns jetzt in dem entsprechenden Stadium der Entwicklung. Da müssen die im Ausland gemachten Erfahrungen natürlich dazu dienen, uns gewitzt und vorsichtig zu machen, sie sollen aber auch unser Selbstgefühl stärken, wenn uns einmal etwas ähnliches passiert. Denn mit Erfahrungen ist es eine eigene Sache; wenn man sagt: Erfahrung macht klug, so meint man damit mit Recht besonders die am eigenen Leibe gemachten, nicht die Erfahrungen anderer. Von den größeren Havarien dieser Art, also Wassereinbrüchen, die in der Hauptsache auf falsche Verwendung zurückzuführen sind, müssen erwähnt werden:

1. Der Untergang des russischen U-Bootes „Delphin" in Petersburg 1904, wo bei einer Tauchübung am Kai 22 Mann ertranken. Um den Mannschaften das Tauchen vorzumachen, wurden immer 33 Mann in das U-Boot hineingesteckt, dann wurde das Boot geflutet und versenkt, darauf wurde aufgetaucht, neue 33 Mann wurden eingeschifft usw. Um die langweilige Übung aber etwas abzukürzen, wurde immer schon geflutet, während die Leute beim Einsteigen waren. Nun, einmal wurde etwas zu schnell geflutet, das Boot versank schon, als der letzte Mann noch im Luk war; dieser wurde zwischen Lukdeckel und Lukfüll festgeklemmt, das Boot lief durch das halb offene Luk voll und 22 Menschen kamen um.

Es bedarf kaum der Erwähnung, daß dieser Unfall mit der Wesensart des U-Bootes gar nichts zu tun hat, sondern lediglich auf Fahrlässigkeit, die nur durch die damals noch minimale Erfahrung etwas gemildert erscheint, zurückzuführen ist.

2. Das englische U-Boot „A 8" schnitt im Jahre 1905 mit offenen Luken fahrend dadurch unter, daß der Kommandant bei halbgeflutetem Zustand des Bootes das Vertikalruder hartlegte. Das Boot legte sich stark über, das innere Horizontalruder tauchte ins Wasser, wirkte natürlich auf Tauchen, und das mit nur geringem Auftrieb versehene U-Boot tauchte sozusagen mit offenen Luken. Der Kommandant wurde, noch ehe er die Ruder den anderen Weg legen lassen konnte, weggespült, das Boot ging mit 15 Personen unter, die sämtlich umkamen. In erster Linie liegt hier falsche Handhabung vor, da in dem stark gefluteten Zustand des Bootes die Luken ohne Zweifel hätten geschlossen sein müssen; aber in diesem Falle steht der Mangel an Erfahrung — und zwar in erheblichem Maße — dem Kommandanten zur Seite.

3. Der bekannteste Fall aus dieser Gruppe ist wohl der Untergang des französischen „Farfadet" bei Bizerta 1905 mit seiner ganzen Besatzung, der dadurch erfolgte, daß man versuchte, in geflutetem Zustand des Bootes einen nicht ganz dicht schließenden Lukdeckel nochmals zu lüften und dann völlig zu schließen. Da sich das Boot schon in Fahrt befand, faßte der Fahrtstrom den nach achtern schlagenden Deckel, riß ihn völlig auf, das Boot lief zum Teil voll Wasser und sank. Zwar schloß sich nun der Lukdeckel durch den Wasserdruck wieder, es war aber mehr Wasser eingedrungen, als durch Ausblasen entfernt werden konnte, das Boot blieb also auf dem Grunde liegen und die Besatzung erstickte. Es ist klar, daß auch dieser Unfall mit der Wesensart des U-Bootes nicht unbedingt zusammenhängt; denn erstens war das nochmalige Öffnen des Luks unter den vorliegenden Umständen offenbar ein Be-

Digitized by Google

dienungsfehler, zweitens war das nach hinten schlagende Luk natürlich ein Konstruktionsfehler, der aber damals erst als solcher erkannt wurde.

Der „Farfadet"-Fall hat übrigens viel von sich reden gemacht, weil er ein Musterfall für die Notwendigkeit eines Bergungsschiffes war und ist. Das Boot, dessen Insassen nachweislich noch über zwei Tage gelebt haben, lag in tiefem Wasser auf dem Grunde. Ein Schiff wie der „Vulkan" oder eigens zu diesem Zweck konstruierte Hebekräne hätten es unter günstigen Umständen in schätzungsweise sechs Stunden ans Tageslicht befördert; damals gelang die mit primitiven Mitteln betriebene Bergung erst am dritten Tage, als die Mannschaft von ihren Leiden erlöst war. Aber auch sie ist nicht umsonst gestorben, da ihr tragisches Geschick das U-Boots-Bergungswesen mächtig gefördert, ja es eigentlich ins Leben gerufen hat.

Unser Urteil über diese Unfälle können wir dahin zusammenfassen, daß sie damals, als sie entstanden, mit der Wesensart des Unterseebootes — unvollkommen und von wenig erfahrenen Menschen gehandhabt, wie es damals war — wohl in gewissem Zusammenhang standen, aber nur in geringem Maße. Für die Jetztzeit ist das überhaupt nicht mehr zutreffend. Sie scheiden also aus der Reihe derjenigen Fälle, die mit der Wesensart des U-Bootsdienstes heute verbunden sind, aus.

Wir kommen nun zu den Unfällen technischer Natur, also Unglücksfällen, die dem Versagen einzelner Einrichtungen oder eines Apparates zuzuschreiben sind, wobei wir einen grundsätzlichen Unterschied zwischen Bedienungs-, Konstruktions- und Bauausführungsfehlern weder machen wollen noch dürfen. Die Besatzung der U-Boote, die Konstrukteure, die Bauleiter und ihre Unterorgane, sie sind alle Menschen, und sich gelegentlich zu irren ist ein allen Menschen gemeinsamer Fehler, aber auch ein allen gemeinsames Recht. Ein Recht zum Irren besteht natürlich nur, wenn man neuen, noch unerprobten oder nicht genügend erprobten Dingen gegenüber steht. Nun wohl, zugegeben, daß die Apparate und Einrichtungen, die seinerzeit die Unfälle, von denen wir nachher hören werden, verursachten, neu waren, gibt es heute keine neuen Sachen mehr auf U-Booten? Meine Herren, auch hier oder gerade hier heißt es: semper aliquid novi. So sicher, wie man nicht berechtigt ist zu sagen, daß die Konstruktion der U-Boote abgeschlossen sei, so sicher ist es, daß der Unfall technischer Natur noch nicht verschwunden sein kann. Auch in diesem Punkte möchte ich mich in einen Gegensatz zu den eingangs erwähnten Autoren stellen, obwohl ich ihrer Erfahrung gewiß nicht gewachsen bin. Ich meine, eine Waffe, ein Schiffstyp, der wie die U-Boote in rapider Entwicklung begriffen ist, bei dem kaum ein Boot dem anderen gleicht, weil jeder Neubau wieder neue Einrichtungen und Erfindungen verkörpert, birgt auch heute noch die Möglichkeit, ja auf die Dauer die Gewißheit technischer Unfälle in sich. Daß das richtig ist, wird auch die folgende Betrachtung lehren.

Zu den technischen Unfällen rechnet in erster Linie die Gruppe der Explosionen, die wieder einzuteilen ist in Ölexplosionen und Knallgasexplosionen.

Die Ölexplosionen sind sehr häufig gewesen und kommen trotz aller Gegenmaßregeln auch heute noch vor, wo leichte Öle (Benzin, Benzol, Gasolin) zum Betriebe der Motoren verwendet werden. Dies geschah und geschieht noch wegen der höheren Leistung, die diese Motoren im Vergleich zu den Schweröl motoren haben und weil man die einmal für leichte Öle konstruierten Motoren nicht einfach für Schweröl,

Digitized by Google

d. h. Petroleum, Rohöl oder Treiböl, umändern kann; es kann aber nur unter Aufgabe der Betriebsicherheit geschehen. Auch die bekannten weißen Mäuse und patentierte Apparate, die das Vorhandensein explosibler Gemische anzeigen sollen, können da nicht immer helfen. Denn geringe Leckagen der Rohrleitungen usw. sind unvermeidlich und bilden eine stete Gefahr, die oft nicht mehr abzuwenden ist, wenn sie bemerkt wird. Die genannten leichten Öle vergasen nämlich an der Luft schon bei niedrigen, im U-Boot immer vorhandenen Temperaturen in dem Maße, daß sie mit der Luft ein explosibles Gemisch bilden, das z. B. durch einen elektrischen Funken zur Explosion gebracht werden kann. Und der elektrische Funke wird auf U-Booten bei der Fülle der elektrisch betriebenen Apparate wohl selten fehlen! Z. B. Benzol! Ein Luft- und Benzolgemisch muß 2,6 bis 6,5 Vol. Prozent Benzol enthalten, um explosibel zu sein, die Luft nimmt aber bei 0° schon 3,4 Vol. Prozent Benzol auf, also ist bereits bei 0° die Explosionsgefahr da, gar nicht zu reden von höheren Temperaturen. Meine Herren! Diese große Gefahr, die der Leichtölmotor in das U-Boot hineinträgt, ist es in erster Linie gewesen, die uns, d. h. also das Reichs-Marine-Amt, verhindert hat, früher an den U-Bootsbau heranzugehen. Damals gab es keinen brauchbaren Schwerölmotor für Schiffszwecke; er war auch nirgendwo zu bekommen, und erst der bekannten Firma Körting in Körtingsdorf bei Hannover gelang die Konstruktion. Dank dem umsichtigen Vorgehen des Reichs-Marine-Amts ist denn auch unsere Marine von Ölexplosionen völlig verschont geblieben. Die schwersten Unfälle dieser Art in den anderen Marinen sind folgende:

1. Auf dem englischen „A 5" (1905); 2 Offiziere und 4 Mann wurden getötet, 9 Mann verletzt.

2. Im Frühjahr 1909 auf der italienischen „Foca" in Neapel. Beim Übernehmen des Benzols hatte sich das explosible Gemisch infolge von Leckagen zwischen dem Druckkörper und dem Oberdeck angesammelt und wurde hier wahrscheinlich durch eine fortgeworfene Zigarette entzündet. Das Oberdeck wurde durch die Explosion abgesprengt; 13 Personen wurden getötet, 7 schwer verwundet.

3. Im Sommer 1909 auf einem russischen U-Boot beim Probieren der Motoren. 1 Toter, 13 Verletzte.

4. Juni 1909 auf dem englischen „C 26", also einem neuern Boot; 3 Schwerverletzte.

5. Noch kürzlich, nämlich im August 1910, auf dem englischen „A 1", wobei 2 Offiziere und 5 Mann schwer verletzt wurden.

Zahlreiche weitere Fälle geringeren Umfangs mögen unerwähnt bleiben.

Weit weniger verhängnisvoll, aber immerhin gefährlich waren und sind:

Die Knallgasexplosionen, die besonders beim Laden der Akkumulatoren vorkommen können, indem die sich dabei bildenden Gase, im besonderen H, (der Wasserstoff) nicht völlig aufgenommen werden, sondern mit dem Sauerstoff der Luft Knallgas bilden. Geschieht das, so ist Gefahr vorhanden, — denn der zur Entzündung nötige elektrische Funke fehlt auf einem U-Boot nie — falls das explosible Gas nicht durch Ventilation sofort beseitigt wird. Natürlich haben alle modernen Akkumulatorenanlagen der U-Boote eine besondere Ventilationsanlage, die die Gefahr beseitigen

Digitized by Google

soll, aber auch diese Anlagen hatten und haben stellenweise noch ihre Unvollkommenheiten, sie können auch einmal versagen oder nicht richtig bedient werden. Tatsache ist jedenfalls, daß bis in die letzte Zeit solche Explosionen vorgekommen sind, durch die zwar Verletzungen von Personen nur in wenigen Fällen eintraten, die aber zum Teil ganz erhebliche Materialschäden verursacht haben.

Der Vollständigkeit halber seien hier auch die bekannten Chlorknallgasexplosionen erwähnt, die sich auf gesunkenen und wieder gehobenen U-Booten ereignet haben. Chlorknallgas bildet sich bisweilen in gesunkenen U-Booten, wenn die unter Strom stehenden Elemente mit Seewasser in Berührung kommen. Das Gas ist außerordentlich gefährlich, da es schon im Sonnenlicht explosibel ist; diese Explosionen können aber als gewissermaßen sekundärer Natur aus der Betrachtung ausscheiden, da uns hier die Gefahren des Betriebes auf dem fahrenden, vorläufig intakten Boot interessieren.

Im ganzen läßt sich über die Explosionen doch wohl nur dahin urteilen, daß sie mit der Wesensart der U-Boote eng verbunden sind; ich möchte auch die Ölexplosionen hierbei nicht ausnehmen, denn der Leichtölmotor war eine Zeitlang auf U-Booten eine conditio sine qua non, während die übrige Schiffahrt sich ohne ihn behelfen konnte.

Die zweite Gruppe der Unfälle technischer Natur setzt sich zusammen aus den Fällen, in denen das Versagen einzelner, zu den Flut- und Lenzeinrichtungen der Boote gehörender Mechanismen zur Katastrophe geführt hat. Von der Komplikation dieser Mechanismen gibt das kürzlich auch im „Überall" erschienene Bild vom Innern des norwegischen U-Bootes „Kobben" eine wenn auch nur allgemeine Vorstellung.

Die Fälle sind folgende:

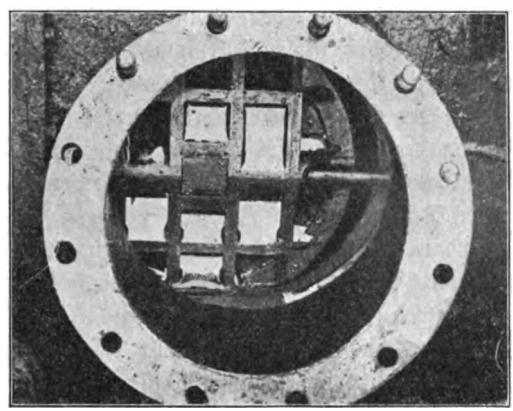
1. Der Untergang des französischen „Lutin" im Jahre 1904. Das Außenbordsventil des achtern Trimmtanks ließ sich nicht schließen, als das Boot in tauchbereitem Zustand war, also nur ganz geringe Längsstabilität und fast keinen Auftrieb hatte. Infolge des Versagers strömte achtern zu viel Wasser in den Tank, das Boot wurde achterlastig, verlor seinen Restauftrieb und sank in stark schräger Lage, wodurch natürlich Gegenmaßregeln sehr erschwert wurden. Auf größerer Tiefe sprengte dann der wachsende hydrostatische Druck die Tankdecke, das Wasser brach in das Boot ein, und die ganze Besatzung kam um. Ein Stein soll sich zwischen den Ventilteller und den Ventilsitz geklemmt haben. Wie kam der dahin? Durch Fahrlässigkeit der Besatzung oder der Bauausführung? Oder war etwa das Ventil falsch konstruiert, so daß sich Fremdkörper von außen, z. B. wenn das Boot auf dem Grunde lag, einschleichen konnten? Wir lassen das dahingestellt, da es hier nicht unsere Aufgabe sein kann, die Schuldfrage zu entscheiden, wichtiger ist uns die Frage, ob ein solcher oder ein ähnlicher Versager heute auf Unterseebooten unmöglich ist. Die Antwort lautet: wahrscheinlich ist er nicht, unmöglich aber auch keinesfalls. Denke man sich nur an Stelle des Steins eine Schraubenmutter oder einen Bolzen oder gar einen Nietkopf. Dieser kann z. B. durch die Bootserschütterungen infolge des Motorengangs abgesprengt sein, eine Fahrlässigkeit braucht gar nicht vorzuliegen.

2. Der zweite Fall ist der Untergang des japanischen U-Bootes Nr. 6 im April 1910 angeblich dadurch, daß die Verbindung eines Antriebsrades mit dem

Digitized by Google

Ventilationsschieber, der gerade geschlossen werden sollte, riß. Da das Ventil selbst nicht ohne weiteres zugänglich war, sank das Boot, in das nun das Wasser ungehindert weiter einströmen konnte, auf den Grund, unglücklicherweise auf 60 m Wasser. Obwohl es nachher gelang, den Schieber zu schließen, war doch schon mehr Wasser eingedrungen, als ausgeblasen werden konnte, außerdem wurde, da der Druckkörper auf eine Tiefe von 60 m nicht konstruiert war, das Boot durch den Wasserdruck erheblich leck und die Akkumulatoren kamen unter Wasser. Dadurch wurden diese kurzgeschlossen, das Licht ging aus, und es entwickelten sich erstickende Dämpfe, durch die die Besatzung, der es nicht gelang, das Wasser mit den Handpumpen zu entfernen, erstickte. In diesem Falle, der dem „U 3"-Fall in seinen Ursachen und in seinem Verlauf ganz außerordentlich ähnlich ist, soll nach japanischer Quelle der Kettenbruch auf unvorsichtige, zu heftige Bedienung des Antriebs zurückzuführen sein. Ich möchte einwenden, daß eine solche Kette so stark sein muß, daß sie aus solcher Ursache nicht brechen kann. Es ist aber für uns nicht nötig, die Frage nach dieser Richtung hin

Abbild. 4.



zu klären. Uns interessiert nur die Frage, ob der Unfall mit der Wesensart der U-Boote in Zusammenhang steht, und diese Frage müssen wir doch wohl bejahen. Solange Menschenwerk besteht und solange Menschen die Herstellung und Wartung so zahlreicher neuartiger Mechanismen, wie sie auf U-Booten vorhanden sind, zu versehen haben, wird es wohl hin und wieder vorkommen, daß durch ein Zusammentreffen mehrerer unglücklicher Umstände eine solche Kette oder ein Gestänge oder dergl. bricht oder versagt, wahrscheinlich allerdings nur sehr selten und hoffentlich nicht wieder in einer so kritischen Lage wie die war, in der sich das japanische U-Boot befand.

3. Am 17. Januar 1911 — hiermit kommen wir zu dem uns am meisten interessierenden Fall — sank das deutsche U-Boot „U 3" in der Heikendorfer Bucht dadurch, daß der Schieber des achtern Ventilationsmastes nicht völlig geschlossen war, ohne daß es jemand bemerkte, und als man es bemerkte, auch nicht geschlossen werden konnte; das Boot befand sich in tauchbereitem Zustand. Das Gestänge ließ sich weder vor noch rückwärts bewegen, da es sich festgefressen hatte. Der Schieber saß in nahezu geschlossener Stellung — es fehlten 28 mm — fest. (Abbild. 4.) Durch

Digitized by Google

diese Öffnung floß Wasser, während das Boot — ein Schulboot — die erste schulmäßige Flutübung des betreffenden Kursus vornahm, in eins der sich vom Ventilationsmast abzweigenden Ventilationsrohre, das in der Maschinenraumbilge mündet. Da niemand die Rohrmündung sehen konnte, auch das Geräusch des einströmenden Wassers nicht leicht zu hören war, weil die Rohrmündung sich der Rundung der Bilge anschließt, so wurde der Wassereinbruch zunächst nicht bemerkt. Erst das Spritzen eines anderen geschlossenen Schiebers belehrte die Besatzung darüber, daß Wasser in der Rohrleitung sei. Der herbeigeeilte Ingenieur des Bootes fand die Maschinenraumbilge schon annähernd voll; sie faßt etwa 22 t Wasser! Die Lage war äußerst kritisch, das war dem Kommandanten sofort klar, und die nötigen Befehle zum Lenzen der Tanks, zum Schließen der Schotten und zum Schlippen der Sicherheitsgewichte wurden prompt, in einem Atem gegeben. Ihre sichere und schnelle Ausführung konnte aber das Unheil nicht mehr wenden; es war schon zuviel Wasser eingedrungen, als die Gefahr bemerkt und erkannt wurde. Das in tauchbereitem Zustand befindliche Boot konnte natürlich auf die große achterliche Belastung nur in der Weise reagieren, daß es mit dem Heck voran auf den Grund sank. Bei der vorhandenen Wassertiefe von 12 m stieß das Boot bald mit dem Heck auf den Grund und stellte sich, da vorn Auftrieb vorhanden war, schräg zur Horizontalen. Infolge der schrägen Lage des Bootes strömte nun das eingedrungene Wasser achtern zusammen, überflutete die Schaltungen und führte den Kurzschluß der elektrischen Batterien herbei. Die Starkstromentladung verursachte durch Erhitzung der Elementverbindungen den Brand der vorderen Batterie, indem diese glühenden Eisenteile Gummiteile in Brand setzten und die Säure erhitzten. Die erstickenden Dämpfe dieses Brandes zwangen den Kommandanten die Besatzung vor das vordere druckfeste Schott zu schicken, während er selbst in den Turm zurückkehrte, um von hier aus, unterstützt vom Wachoffizier und Rudergast, das Ausblasen der Tanks fortzusetzen. Es gelang ihm auf diese Weise das Vorschiff bis in die Wasserlinie zu heben, das Achterschiff konnte er, da infolge des vermehrten hydrostatischen Druckes achtern inzwischen zuviel Wasser eingedrungen war, nicht mehr hoch bringen. Bezüglich der Bergung des Bootes mit ihrem glücklichen Anfang und ihrem tragischen Ende verweise ich auf das Märzheft der Marine-Rundschau, das die genaue Beschreibung dieser Vorgänge gebracht hat. Ich möchte hier nur kurz feststellen, daß bis auf den Schieber alle Einrichtungen des Bootes intakt waren und tadellos funktionierten einschließlich der Hauptlenzpumpe, die einwandfrei arbeitete, bis die Saugehöhe für sie zu groß wurde. Daß die Havarie den Umfang annehmen konnte, lag in allererster Linie daran, daß sie sehr spät bemerkt wurde. Die vorgeschrittene Abendstunde gestattet leider nicht an dieser Stelle auf diese Dinge näher einzugehen. Die Frage nach der Ursache dieser Havarie können wir dahin beantworten, daß auch hier eine Kombination, ein Zusammenwirken mehrerer unglücklicher Umstände vorgelegen hat; nur diesem Zusammenwirken verschiedener ungünstiger Faktoren ist die Havarie und ihr tragischer Ausgang zuzuschreiben. Alle Lehren, die aus dem traurigen Ereignis gezogen werden können, werden selbstverständlich auf das Gewissenhafteste verwertet und dazu beitragen, eine ähnliche Havarie in Zukunft auszuschließen, soweit dieses eben menschenmöglich ist.

Wie steht aber nach der Betrachtung der letzten drei Unfälle unser Urteil über die Möglichkeit technischer Havarien auf U-Booten? Ich meine, wir bleiben bei

Digitized by Google

unserer Ansicht. Sie sind vorgekommen, sie können auch fernerhin vorkommen, solange eine Neuerung die andere auf den U-Booten sozusagen jagt. Hoffen wir, daß es angestrengtester Aufmerksamkeit an allen Stellen gelinge, sie von unserer Marine in Zukunft fernzuhalten.

Unser Gesamturteil über die U-Bootsunfälle können wir dahin zusammenfassen, daß erstens ihre Häufigkeit und die Gefahr, die in ihnen liegt, einer wesentlichen Überschätzung ausgesetzt ist. Diese Ansicht wird auch durch die Statistik unterstützt, die ermittelt hat, daß von 1903 bis 1910 einschließlich, also innerhalb von 8 Jahren, in allen in Betracht kommenden Marinen auf und in U-Booten 208 Personen ums Leben gekommen sind, d. h. also 26 Personen jährlich. Bedenkt man, daß an dieser Quote sechs größere und mehrere kleine Marinen Anteil haben und daß im Mittel etwa 130 Boote mit etwa 2600 Mann an dieser Ziffer beteiligt waren, so ergibt sich eine Sterblichkeit auf U-Booten infolge von Unfällen von 1 Prozent jährlich. Also eine keineswegs erschreckende Ziffer, deren Bedeutung noch weiter dadurch schwindet, daß man eine prozentuale Abnahme der Unfälle anzunehmen berechtigt ist. Denn wir haben zweitens feststellen können, daß die große Mehrzahl der Unfälle mit der Wesensart des U-Bootes an sich nicht untrennbar verbunden war — so die Überwasserkollisionen, die Explosionen und ein Teil der technischen Unfälle —, sondern infolge mangelnder Sachkenntnis und Erfahrung in seemännischer und technischer Hinsicht eingetreten ist. Niemand wird leugnen wollen, daß, da auf seemännischem wie technischem Gebiete die Erfahrung in hohem Maße gestiegen ist, logischerweise auch eine Abnahme der Unfälle eintreten muß. Einem Optimismus allerdings, der schon das völlige Verschwinden der U-Bootsunfälle voraussagt, können wir uns nicht anschließen. Besonders in der Verwendung der U-Boote werden die Anforderungen immer mehr gesteigert werden. Dadurch wird das geschulte Personal wieder vor neue Anforderungen gestellt, die auch wieder neue Gefahren mit sich bringen. Und, meine Herren, wo gehobelt wird, da fallen Späne, das ist nun mal so, und es ist gut, sich das klar zu machen. Ein Altersheim oder eine Bewahranstalt ist die Seefahrt in ihren verschiedenen Berufszweigen überhaupt nicht, also mit Unfällen in geringer Zahl wird auch bei der U-Waffe zu rechnen sein. Auch hier heißt es navigare necesse est, vivere non.

Hiermit werden wir unwillkürlich auf die Frage nach den Einrichtungen hingelenkt, die dazu erfunden und konstruiert sind, Unfällen auf U-Booten vorzubeugen oder sie in ihren Folgen zu bekämpfen.

Diese Mittel kann man einteilen in

1. Kontroll- und Sicherheitseinrichtungen, die dazu dienen sollen, das Entstehen einer Havarie überhaupt zu verhüten.

2. Rettungseinrichtungen der Boote und der Mutterschiffe, die darauf abzielen, das Leben der Besatzungen havarierter U-Boote zu erhalten oder diese aus den gesunkenen Booten zu retten.

3. Bergungseinrichtungen, die die Hebung der gesunkenen Boote mit ihrer Besatzung zum Zweck haben.

Zur ersten Gruppe gehören die Flut- und Lenzeinrichtungen im Boot sowie alle Apparate, die die Kontrolle dieser Einrichtungen sicherstellen sollen, ferner die

Digitized by Google

sämtlichen Kommandoelemente, die Warnapparate vor giftigen Gasen und die außerhalb der Boote zu ihrer Sicherheit getroffenen Maßnahmen, d. h. die Begleitschiffe, deren Warnsignale, Sicherheitsbestimmungen usw.

Die zweite Gruppe, die Rettungseinrichtungen, muß man wieder in zwei Unterabteilungen teilen, nämlich in solche, die auf die Erhaltung der Menschenleben im Boot und solche, die auf die Rettung der einzelnen Personen aus dem Boot hinzielen. Die verschiedenen Nationen verfolgen bezüglich der Rettungseinrichtungen nicht alle den gleichen Weg, die meisten — unter diesen auch wir — verfolgen aber beide Wege, d. h. wir geben den Booten zunächst die Mittel, die eine Rettung der Besatzung im Boot ermöglichen, für den Notfall werden die Boote aber auch mit solchen Mitteln versehen werden, die auf die Rettung der einzelnen Person unter Verlassen des Bootes berechnet sind. Ich sage für den Notfall, denn zu diesen Mitteln darf meiner Ansicht nach nur gegriffen werden, wenn eine Rettung im und mit dem Boot nach der Sachlage ausgeschlossen ist. In diesem Punkte liegen die Verhältnisse ganz ähnlich wie bei der Überwasserseefahrt: Gar mancher Schiffbrüchige hat schon das Schiff zu früh verlassen und ist infolgedessen umgekommen, und bei der Unterwasserseefahrt warten auf den, der sich von seinem Unterseeboot trennt, noch besondere Schrecken. Andererseits muß ja aber auch zugegeben werden, daß unter Umständen kein anderes Mittel übrig bleibt.

a) Zur ersten Untergruppe der Rettungseinrichtungen gehören: die Schotteinteilung, die Sicherheitsgewichte, die Telephonbojen, die Lufterneuerungsanlage und die Luftzuführungsanlage mit ihren zugehörigen Einrichtungen.

b) Die zweite Untergruppe wird vertreten durch die verschiedenen Konstruktionen der Rettungshelme, neuerdings auch durch loslösbare Bootsteile (ein französischer Versuch).

Die dritte Gruppe, die Bergungseinrichtungen, umfaßt:

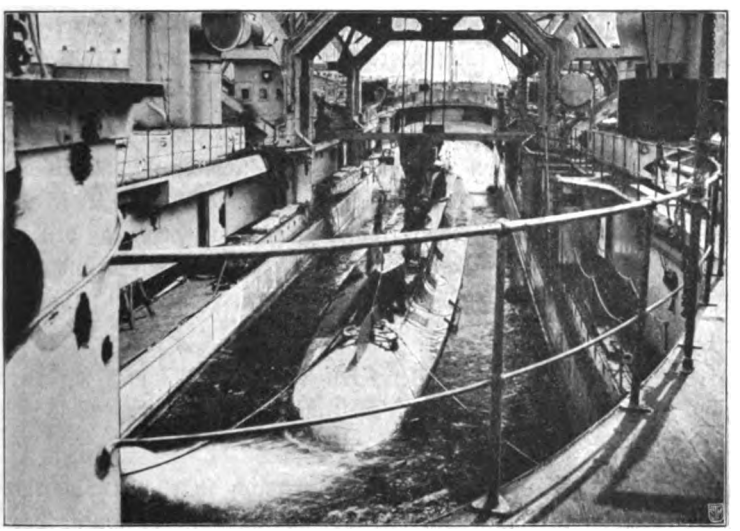
1. Bergungsprähme,
2. Bergungsschiffe,
3. Hebedocks,
4. Bergungskräne.

Alle größeren Nationen sind im Laufe der Zeit zu der Erkenntnis gelangt, daß besondere U-Bootsbergungsmittel geschaffen werden müssen. Wir haben auf diesem Gebiet mit unserm „Vulkan" den Weg gezeigt, und alle großen Marinen folgen nach. Hebeschiffe sind jetzt fast überall im Bau. Die erste Anforderung, die an moderne Bergungsmittel für U-Boote gestellt werden muß, ist die, daß sie große Gewichte schnell heben, damit die Hoffnung, die Besatzung lebend zu bergen, erhalten bleibt. Sie müssen also die großen Gewichte schnell aufheißen können. Unser „Vulkan" hebt 500 t in einer Stunde 25 m hoch, eine Leistung, die unter den besonderen Umständen recht respektabel ist und noch von keinem Bergungsfahrzeug der Welt erreicht wird. Die Bergungsmittel müssen ferner bis zu den Wassertiefen, auf denen ein U-Boot liegen kann, ohne durch den hydrostatischen Druck zerquetscht zu werden, d. h. bis zu 50 m wirksam sein, und sie müssen womöglich die Hebung von dieser Tiefe in einem Zuge bewerkstelligen können, also die beträchtliche Hebehöhe von mindestens 50 m haben. Da Hebedocks ihrer Art nach eine solche Hebehöhe nicht haben können, bleiben nur Hebeprähme, Hebeschiffe und Hebekräne übrig. Auch

Digitized by Google

die beiden ersten Arten können wir noch zusammenfassen, da von beiden das Hebeschiff — gewissermaßen der automobile Hebeprahm — heutigentags nur noch allein existenzberechtigt ist. Bleiben also als wirklich moderne Mittel Hebeschiffe und Hebekräne. Welches von beiden ist zu wählen? Meiner Ansicht nach beides, meine Herren! Gerade hierfür ist der „U 3"-Unfall ein Musterbeispiel. Im ersten Abschnitt der Bergung war der „Vulkan" wegen der Schräglage des Bootes, das mit dem Bug die Wasseroberfläche berührte, bei dem starken seitlichen Wind zur Untätigkeit verdammt. Er hätte nur helfen können, wenn er das ganze schwierige Manöver in höchstens 5 Stunden ausführen konnte, woran bei der schwierigen Sachlage nicht zu denken war. Es mußte daher zur Rettung der 28 vorn im Boot zunächst ein Hebekran genommen werden. Später, als die Kräne versagten, kam der „Vulkan"

Abbild. 5.



„U 1", in den Hebetakeln S. M. S. „Vulkan" hängend.

zur Geltung. Er hob das inzwischen ganz vollgelaufene Boot einschließlich des schwierigen, zur Nachtzeit auszuführenden Manövers in 8 Stunden, eine nach Lage der Dinge durchaus befriedigende Leistung, die aber leider die Rettung jener drei im Turm nicht in sich schließen konnte.

Selbstverständlich hätte die Bergung, nachdem sie einmal mit Kränen begonnen war, ebensogut mit Kränen zu Ende geführt werden können. Aber Schwimmkräne von solcher Hebekraft, Hebehöhe, Hebegeschwindigkeit und genügender Seefähigkeit gibt es noch nicht; hierin wird vielleicht noch einmal Wandel eintreten.

Zum Schluß bitte ich Sie, noch das Bild von „U 1", in den Hebetakeln des „Vulkan" hängend, zu betrachten (Abbild. 5).

Ich danke Ihnen für die mir geschenkte Aufmerksamkeit.

Digitized by Google

Das Versuchsschießen gegen das Zielschiff „San Marcos" und der Artillerie-Schießdienst in der Marine der Vereinigten Staaten.

Ort und Zeit. Am 21. und 22. März 1911 hielt die Vereinigte Staaten-Marine ein Zielschiffsschießen ab. Das alte Linienschiff „San Marcos" (ex „Texas") war in der unteren Chesapeake-Bay nahe bei Tangier-Grund auf flachem Wasser verankert und wurde durch das Linienschiff „New Hampshire" aus Geschützen schweren und mittleren Kalibers beschossen.

Die Atlantische Flotte ankerte östlich vom Schießplatz in einer langen Linie mit Nord – Süd-Kurs. Das Zielschiff lag auf gleichem Kurs vor der Mitte in West, etwa 8500 m ab. Das schießende Schiff dampfte mit 10 kn Fahrt vor der Linie auf und ab. Schußentfernung für schwere Artillerie 8000 bis 11 000 m, für Mittelartillerie 6300 m und darunter.

Herrichtung des Zielschiffes. Das Zielschiff war kriegsmäßig hergerichtet. Die Geschütze waren gefechtsklar, Puppen aus Holz und Draht stellten die Besatzung dar, die Bunker waren etwa zwei Drittel mit Kohlen aufgefüllt, die Kessel unter Dampf. Entfernungsmeßgeräte waren aufgestellt (soviel bekannt, in oder auf den Türmen und auf der Brücke), Feuerleitungsanlagen ausgebracht. Lebende Katzen und Hühner waren an verschiedenen Stellen, z. B. in den Geschützstürmen, eingesperrt. Munition scheint nicht an Bord gewesen zu sein.

Seitliche Beobachtung. Der Kreuzer „Des Moines" lag etwa 2000 m nördlich vom Zielschiff und funkte die seitliche Beobachtung. Das Wetter war sehr günstig.

Zweck der Beschießung. Aus den ziemlich spärlichen Nachrichten in der Fach- und Tagespresse läßt sich über den Verlauf und die Ergebnisse des Schießens ungefähr folgendes Bild zusammenstellen:

Das Schießen sollte etwa nachstehenden Zwecken dienen:

1. Prüfung der Feuerleitung und des Schießverfahrens gegen ein Schiffsziel.
2. Übung der Flecker (spotter) der Atlantischen Flotte auf großen Entfernungen gegen ein Schiffsziel.
3. Sammlung von Erfahrungen über Wahrscheinlichkeit und Wirkung von Unterwassertreffern auf große Entfernungen.
4. Prüfung der Arbeit der Zündung der Sprenggeschosse.
5. Sammlung von Erfahrungen über die Abnahme der Leistungsfähigkeit moderner Geschütze auf große Entfernungen gegen Ende der zulässigen Schußzahlenreihe.
6. Sammlung von Erfahrungen über die Wirkung der verschiedenen Geschoßarten am Ziel.

Teilnahme des Marinesekretärs. Am ersten Tage wohnte der Marinesekretär Meyer dem Schießen an Bord der Yacht „Dolphin" bei. Aus diesem

Digitized by Google

Grunde änderte man das ursprüngliche Programm, das die Fleckerübung zuerst vorsah, etwas ab; es wurden Schießen veranstaltet, die den Punkten 1, 3, 4 und 6 mehr Rechnung trugen, anscheinend wurde also ein häufiges Eindecken des Zieles angestrebt.

Aus Preßnachrichten kann etwa folgende Beobachtung am Ziel zusammengestellt werden:

Erster Schießtag. Am ersten Schießtag feuerte nur schwere Artillerie. Jede Salve bestand aus vier 30,5 cm- und vier 20,3 cm-Schüssen. Nach zwei Einzelschüssen zur vorläufigen Feststellung der Anfangsentfernung wurde gefeuert.

Beobachtung am Ziel:

Lfde. Nummer der Salve	Geschosse	Beobachtung am Ziel	Entfernung m	Bemerkungen
1	ohne Zünder	kurz	8000	
2	"	weit	} Zunahme	Signalraa abgeschossen.
3	"	deckt		Treffer im Aufbau.
4	"	"		
5	"	kurz	etwa 11 000	
6	"	weit		
7	"	deckt		
8	"	weit		
9	"	"	. . . .	Sehr schnell hinter Salve 8 gefeuert.
10	"	"		
11	-	deckt	. . . .	Sechs Treffer. Wolke von Kohlenstaub u. Splittern.
	Nach dieser Salve zeigte sich Schlagseite nach Backbord. Das Schiff schien zu sinken.			
12	ohne Zünder	kurz		
13	"	20,3 cm deckt 30,5 cm weit		
14	30,5 cm-Sprenggeschoß	weit		
15	"	deckt	. . . .	Feuerschein und graugrüne Sprengwolke an Aufbauten, braune Rauchwolke in Feuerlee.
16	?	"		
17	Sprenggeschoß	"	. . . .	Graugrüne Sprengwolken hüllen das ganze Schiff ein.
18	"	kurz		
19	"	deckt		
20	teilweise Sprenggeschoß	"		

Damit schloß die Schießübung des ersten Tages. Das Schiff stand auf Grund und zeigte etwa 15° Schlagseite.

Zweiter Schießtag. Der zweite Tag war dem Schießen mit 17,8 cm-Geschützen auf Entfernungen von 6300 m und darunter nebst Fleckerübungen ge-

Digitized by Google

widmet. Es wurden weitere 22 Salven von je 4 Schuß gefeuert. Die Flecker aller Schiffe standen in den Gefechtsmasten der „New Hampshire" und führten selbständig Beobachtungsbücher, die später mit der seitlichen Beobachtung verglichen wurden. Die Flecker erhielten nach ihren Leistungen Wertzahlen, die zum Ansporn in der Flotte bekanntgegeben werden.

„New Hampshire" wechselt Rohre. Nach Beendigung der Schießübung ging „New Hampshire" in die Werft, um ihre ausgeschossenen schweren Rohre gegen neue auszuwechseln.

Ergebnisse befriedigen. Der Verlauf der Schießen hat nach bekanntgewordenen Äußerungen des Marinesekretärs und anderer maßgebender Personen durchaus befriedigt. Aus den Preßnachrichten können etwa folgende Ergebnisse entnommen werden:

Zu 1. Das Schießverfahren hat sich bewährt.

Zu 2. Die Flecker konnten die Lage der Salven mit Sicherheit beurteilen und die Batterie am Ziel halten.

Zu 3. Mehrere Unterwassertreffer mit starken Wirkungen sind zu verzeichnen gewesen.

Zu 4. Die Zündung — besonders der verzögerte Zünder (delayed action fuse) — scheint noch nicht völlig befriedigt zu haben.

Zu 5. Nach einer Äußerung des Marinesekretärs sind Treffähigkeit und Abkommen der Geschützführer ausgezeichnet gewesen. Nach „Scientific American" vom 1. April hat er sich folgendermaßen ausgesprochen: „Man war auf 10 000 m imstande, Treffer in die Türme, den Kommandostand oder wo man sonst wünschte zu plazieren." Die in der gleichen Ausgabe jenes Blattes veröffentlichten Aufnahmen der Aufschläge zweier deckender Salven zeigen indessen Längenstreuungen von beträchtlichem Umfang, die diese sehr enthusiastische Äußerung des Marinesekretärs vor der nüchternen Beobachtung des Fachmannes nicht ganz bestehen lassen. Immerhin scheint die seitliche Lage gut gewesen zu sein, und die Treffergebnisse bleiben in Anbetracht der vorhandenen Abnutzung der Rohre recht gut (siehe Salve 11).

Wirkung am Ziel. Zu 6. Panzerschutz und Schwimmfähigkeit des Zielschiffes entsprachen nicht den modernen Anforderungen. Aus den Durchschlagswirkungen der Geschosse sollten deshalb keine direkten Schlüsse gezogen werden. Nach einzelnen Blättern soll der starke Panzergürtel nicht durchschlagen worden sein, nach anderen soll er nicht standgehalten haben. In dieser Richtung hatten aber bereits früher aufklärende Versuche stattgefunden, nämlich am 15. November 1910 und 10. Februar 1911. Im November 1910 war die Frage dünnwandiger Geschosse mit sehr hoher Sprengladung angeschnitten worden. Eine Sprengladung von 200 Pfund Sprenggelatine wurde auf einer 203 mm starken Nickelstahlplatte eines Turmes des Monitors „Puritan" detoniert. Die Platte wurde eingedrückt und gerissen, die Geschütze waren aber kampfbereit geblieben. Eine zweite gleich starke Ladung kam gegen eine 254 mm dicke Platte im Gürtel desselben Schiffes zur Verwendung. Die Platte war verbogen, ein Unterwasserleck hervorgerufen, durch das die dahinter liegende Abteilung vollief. Im Februar 1911 wurden zwei auf dem alten Rammschiff „Katahdin" auf-

Digitized by Google

gestellte moderne Panzerziele (wahrscheinlich Kommandostand und Geschützturm) mit Platten von 279 bis 203 mm Stärke auf rund 8000 m durch die 30,5 cm-Geschütze des Monitors „Talahassee" beschossen. Von 10 Schuß trafen 4, davon einer die gekrümmte 203 mm-Platte, zwei die gekrümmte 254 mm-Platte, die sie durchschlugen. Das vierte Geschoß traf die Oberkante einer Platte und glitt ab. (Vielleicht wurden hierbei schon die neuen S-Geschosse erprobt.)

Das Panzerdeck des „San Marcos" konnte naturgemäß gerade bei den hohen Einfallwinkeln dem 30,5 cm-Geschoß nicht widerstehen.

Der Kommandostand und die in ihm vorhandenen Kommandoelemente waren durch einen schweren Treffer vollkommen zerstört.

Alle Flaggleinen und Antennen waren verbrannt.

Die getroffenen Türme klemmten nach der Beschießung so, daß sie nicht bewegt werden konnten.

Mehrfach entstanden Brände des Holzwerkes.

Die Feuerleitungsstelle im Topp des vorderen Gefechtsmastes und die dort aufgestellten Puppen waren unverletzt. (Eine planmäßige Beschießung dieser Stellen hatte nicht stattgefunden.)

Mehrere der an Bord untergebrachten Tiere waren getötet, anscheinend durch Luftdruck oder Erstickung, andere waren wider Erwarten unverletzt, so z. B. eine Katze im Geschützturm, dessen Unterbau durch einen Treffer vollständig zerstört war.

Die Beschießung trägt den ausgeprägten Charakter eines Versuchsschießens; aus ihren Treffresultaten darf ein einwandfreier Schluß auf die wahrscheinlichen Ergebnisse einer gefechtsmäßigen Schießübung nicht gezogen werden. Aber das planmäßige Vorgehen auf dem Wege zum Erfolg, den die Marine der Vereinigten Staaten seit der Präsidentschaft Theodore Roosevelts beschritten hat und auf dem sie gerade in der letzten Zeit unter der zielbewußten Leitung des weitblickenden und scharfsinnigen Marinesekretärs Meyer tüchtig vorwärts gekommen ist, verdient Anerkennung und volle Aufmerksamkeit.

Schießverfahren. Es scheint deshalb hier am Platze, den Lesern dieser Zeitschrift noch einmal in kurzen Zügen Schießausbildung und Schießverfahren der Marine der Vereinigten Staaten vor Augen zu führen, soweit sie aus Veröffentlichungen bekannt geworden sind. Das amerikanische Schießverfahren baut sich auf der sicheren Beobachtung der Aufschläge auf. Sein Zweck ist, auf möglichst große Entfernungen möglichst schnell ans Ziel zu kommen und es in einem demoralisierenden Schnellfeuer (Salven) festzuhalten.

Höchste Schußentfernungen. Als obere Grenze der zulässigen Schußentfernung wird 110 bis 120 hm angenommen, weil darüber hinaus:

a) die Sichtigkeit selten, die Entfernungsmeßinstrumente überhaupt nicht mehr ausreichen,
b) das Ziel nur mehr teilweise über dem Horizont steht,
c) das Abkommen selbst mit den besten Fernrohren zu schwierig wird.

Schwere Artillerie beginnt allein. Die Notwendigkeit, schnell das Ziel zu erreichen und auf große Entfernungen sehr genau und sicher zu beobachten, führte

Digitized by Google

zur Wahl der schweren Artillerie allein zum Einschießen und für die ersten Phasen des Kampfes (kürzere Flugzeiten, bessere Aufschläge, größere Treffähigkeit, bessere Wirkung am Ziel) sowie zur Aufstellung der Feuerleitungsstation hoch oben im Gefechtsmast, völlig ungedeckt. Die bekannten Gittermasten der amerikanischen Schiffe halten nach Versuchen eine Reihe von Treffern aus, ohne zu fallen.

Flecker. In der Feuerleitungsstation befinden sich der Fleckeroffizier (spotter) und Flugzeitmelder (tracker), für jedes Kaliber je ein besonderer, die durch Telephon mit dem Batterieoffizier und der unter Schutz befindlichen Artillerie-Zentrale verbunden sind, von der aus die Befehle an alle Geschütze und Aufsatzeinsteller ergehen.

Batterieoffizier. Der Batterieoffizier — mit allen Geschützführern und der Artillerie-Zentrale durch Kopftelephon verbunden — leitet das Feuer wahrscheinlich neuerdings aus einem gepanzerten Stand von Deck aus.

Entfernungsmesser. Er bestimmt die Anfangsentfernung nach den Angaben der Entfernungsmeßinstrumente (Barr & Stroud mit 9 Fuß Basis), prüft diese durch Einzelschüsse und regelt die Salvenfolge durch die Salvenklingel (buzzer), die jeder Geschützführer an der Brust trägt.

Entfernungsänderung. Die Flecker beobachten und geben nach ihrer Schätzung die Korrektur von Aufsatz und Schieber durch Telephon an die Artilleriezentrale, z. B. „300 höher, 2 mehr links". Ist Fahrt und Kurs der Scheibe unbekannt, so wird die Entfernungsänderung durch das sogenannte plotting-System (change of range director und clock, deren Prinzip hier als bekannt vorausgesetzt werden darf) ermittelt und alle 15 Sekunden Aufsatz und Schieber danach geändert. Die Geschütze sind dauernd auf die Scheibe gerichtet.

Artilleriezentrale, Befehlsübermittlung. Die Frage der sicheren Weitergabe der durch Fernsprecher in die Artilleriezentrale gelangenden Befehle von dort an die Geschütze scheint noch nicht ganz geklärt zu sein. Optische und akustische Übermittlung haben jede ihre Anhänger, die Front scheint der optischen zuzuneigen und akustische nur als Aushilfe oder Reserve zu begünstigen.

Die Überzeugung, durch solche Beobachtung von hoch oben schneller ans Ziel kommen zu können als ein Gegner, der sich dieses Vorteils begibt, läßt den amerikanischen Seeoffizier auf jeden Panzerschutz der Beobachter verzichten, er sieht in einer frühen deckenden Salve, in der die Treffer dicht beieinander liegen (bunching of hits) und mit der er den Gegner faßt, bevor dieser sich eingeschossen hat, den besten Schutz und die Grundlage des Erfolges. Schnellste Salvenfolge und tadelloses Abkommen soll ihm dann den Enderfolg erringen helfen, größte Durchschlagskraft am Ziel diesen sichern. Mit der sicheren Arbeit und dem Leben der Flecker im Anfang des Kampfes rechnet dieses System also. Im weiteren Verlauf des Gefechts wird ein Ausfall der Flecker zu überwinden sein. Eine Reservestation im hinteren Gittermast soll den Ausfall der Hauptstation decken, doch wirkt hier meist der Rauch der Schornsteine sehr beeinträchtigend.

Das Schießverfahren fordert demnach sicheres Flecken, möglichst große Feuergeschwindigkeit und erstklassige Schützen.

Digitized by Google

Schießausbildung. Die amerikanische Marine scheut weder Mühe noch Kosten, um diese Bedingung zu verwirklichen. Werden doch jährlich etwa 6,3 Mill. ℳ für die Schießübungen ausgegeben. In sehr geschickter Weise hat man es verstanden, den dem Amerikaner so werten Sport mit der militärischen Übung zu verquicken. Durch Geldpreise, Schießabzeichen, Wettbewerbe und Preßveröffentlichungen werden gute Leistungen gelohnt. Ladekanone, Punkter, Abkommläufe und -geschütze sind die Mittel, mit denen in fröhlichem, aber heißem Wettbewerb aus seemännischem Personal und Marineinfanterie die besten Kräfte entfaltet, die geeignetsten Personen entwickelt werden. Die militärische Form tritt dabei in den Hintergrund.

Vorzüge und Fehler des Personals. Die verhältnismäßig hohe Intelligenz und Fixigkeit des Durchschnittsmannes und dessen starkes Streben, vorwärts und in die Höhe zu kommen, helfen dem ausbildenden Vorgesetzten sehr. Diese an sich so erwünschten Eigenschaften bringen aber auch fühlbare Nachteile mit sich, nämlich die Unlust zu unbedingter persönlicher Unterordnung auch außerhalb der Dienststunden und die Abneigung gegen lange Dienstzeit. Bei letzterer sprechen allerdings auch die völlig unzulänglichen Pensionsgesetze mit.

Kaliberschießen. Den Beschluß der artilleristischen Ausbildung eines Jahres machen das Preisschießen und die gefechtsmäßigen Schießübungen. Alle Kaliberschießen werden mit Gefechtsladung abgehalten.

Starke Abnutzung der Rohre. Da jedes Jahr aus den schweren Rohren je 16 bis 20 Schuß fallen, so bedeutet dies nach spätestens 5 Schießjahren (oder nach dem Verschießen einer Chargierung im Kriege) ein Auswechseln des Rohres. Die Vereinigte Staaten-Marine strebt deshalb einen Reservebestand von neuen Rohren von 25 Prozent der an Bord untergebrachten an. Diese Schwierigkeiten und Ausgaben werden in den Kauf genommen in der festen Überzeugung, daß jeder Friedensübung im Flecken und Treffen die gleichen ballistischen Verhältnisse wie im Ernstfalle zugrunde gelegt werden müssen.

Preisschießen. Die zahlenmäßig günstigen Ergebnisse der Preisschießen (rekord practise) sind so häufig veröffentlicht worden, daß es nicht notwendig ist, hier noch einmal näher darauf einzugehen. Was man aber ohne weiteres folgern darf, ist die Tatsache, daß die Vereinigte Staaten-Marine brauchbare Richtvorrichtungen, gute Visiereinrichtungen und sichere Schützen besitzt.

Gefechtsmäßige Schießen. Alle diese Vorbedingungen gewährleisten aber nur dann den Erfolg, wenn die gesamte Artillerie des Schiffes oder des Verbandes einheitlich und nach einem auch unter den Bedingungen der Schlacht sicher arbeitenden System geleitet wird. Dies sollen die gefechtsmäßigen Schießübungen (battle practise) sicherstellen.

In dem Ausbau dieser Übungen scheint man in den letzten Jahren tüchtige Fortschritte gemacht zu haben, so daß sie — wenn man den Nachrichten der Presse trauen darf — nunmehr beginnen, die Bezeichnung „gefechtsmäßig“ zu verdienen. Während früher besonders günstiges Wetter für diese Schießübungen abgewartet wurde, wird jetzt nur Unsichtigkeit oder so starker Seegang, daß ein Arbeiten an den Scheiben

Digitized by Google

unmöglich ist, als Grund für etwaige Verschiebungen gegen den einmal festgesetzten Tag zugelassen.

Scheiben. Die Scheiben von 30,5 × 9,2 m, die das Bild eines modernen Linienschiffes tragen, dessen mittlerer Turm Abkommpunkt ist, werden geschleppt. Fahrt und Kurs sind unbekannt und werden unter Umständen während der Übung geändert.

Gefechtsstörungen. Gefechtsstörungen, wie Ausfall der Entfernungsmeßinstrumente, Telephone, Personalverluste usw., werden auf dem schießenden Schiff eingelegt.

Verbandsschießen. Neben dem Einzelschiffschießen wird ein Verbandsschießen abgehalten, in dem eine Division von 4 Schiffen einen Schleppzug von 4 Scheiben beschießt. Kommandant und Verbandschef erhalten ihre Aufgaben erst kurz vor Beginn der Schießübung.

Torpedobootsabwehr. Die Torpedobootsabwehr beschränkt sich auf das Schießen gegen feste Scheiben. In der Schießübungsperiode der Atlantischen Flotte im Herbst vorigen Jahres wurde „Delaware" bei Nacht von einem Unparteiischen zwischen zwei verankerte Scheiben gebracht, die sie (jede an einer Seite) mit den Scheinwerfern finden und 2½ Minuten mit Mittel- und leichter Artillerie beschießen mußte. Dabei sollen 30 Prozent Treffer erzielt worden sein.

Schlußbetrachtung. Aus solchen Nachrichten, wie sie die Fach- und Tagespresse verstreut bringt, ein genaues und abschließendes Urteil über die artilleristische Leistungsfähigkeit einer Marine sich bilden zu wollen wäre übereilt, auch soll an dieser Stelle nicht die Richtigkeit der in vorstehendem kenntlich gemachten Grundprinzipien erörtert werden. Man darf aber ohne Bedenken der Überzeugung Raum geben, daß vom Standpunkte des Artilleristen aus die Marine der Vereinigten Staaten zur Zeit unter zielbewußter Leitung mit bemerkenswertem Eifer auf dem Wege der Vervollkommnung vorwärts schreitet.

Hs.

Digitized by Google

Die Grundlagen der Taktik.

Der Lehrer in Seekriegslehre an der Marineakademie in Livorno*) hat vor einiger Zeit ein Werk veröffentlicht, dem er den vielverheißenden Titel „Die Grundlagen der Taktik" gegeben hat.

Das Studium dieses Werkes überrascht, weil es viele Erwägungen enthält, die man sonst wohl nur in Geheimschriften findet.

Und doch handelt es sich hier um taktische Erwägungen, die inzwischen bis zu einem gewissen Grade Allgemeingut geworden sind.

Mag die moderne Seetaktik mit der Entwicklung ihrer Mittel als noch so veränderlich gelten, sie ändert sich doch nicht so schnell, daß ihre Grundlagen nicht — frei von gefährlicher, schulmäßiger Behandlung und allzu persönlicher Auffassung — klar erfaßt werden könnten.

Das vorliegende Buch redet keiner Schule das Wort, es ist ein wissenschaftliches Werk, das auf dem Grunde einer guten praktischen Schulung und eines eingehenden Studiums der einschlägigen internationalen Literatur entstanden zu sein scheint.

In der Gruppierung des Stoffes ist zu erkennen, daß ein selbständiger, klarer Kopf die Materie beherrscht, der es nicht liebt, mit Schlagworten, Künsteleien und häufig nicht ganz stimmigen historischen Beispielen zu arbeiten.

Es sei hier der Aufbau des Ganzen kurz geschildert. Einige Einzelheiten von Interesse und Schlußfolgerungen werden wiedergegeben, ohne daß sie aus leichtverständlichen Gründen einer Kritik unterzogen werden.

Im ersten Teil des Werkes werden in vier Kapiteln die Elemente des taktischen Manövers behandelt.

Die Kapitel sind benannt:

1. Richtungen größter Feuerintensität der Artillerie.
2. Torpedoschußbereich.
3. Vorteilhafte Stellungen.
4. Die Gefechtsentfernung.

Der zweite Teil ist dem taktischen Manöver selbst gewidmet; er umfaßt fünf Kapitel:

1. Begriffe der taktischen Bewegung.
2. Taktische Manöver im Einzelschiffskampf.
3. Formaltaktik.
4. Angewandte Taktik.
5. Torpedoboots- und Unterseebootsmanöver.

Der dritte Teil ist betitelt: Die taktische Handlung als Ganzes und behandelt in zwei Kapiteln:

1. Die Einleitung der taktischen Berührung.
2. Die Schlacht.

*) Tenente di vascello Romeo Bernotti, Fondamenti di Tattica navale, Livorno 1910.

Digitized by Google

Zu Teil I.

Die Ausführungen über die Bestreichungswinkel der Geschütze führen den Verfasser nicht etwa zu Erwägungen über die möglich günstigste Aufstellung. Mit Recht wird überall von dem vorhandenen Material ausgegangen und nicht in das weite Gebiet der Wechselwirkungen zwischen Taktik und Waffenentwicklung hinübergetreten.

Das vorhandene Material wird kategorisiert, die für Feuerwirkung und Schutz günstigsten Winkel, die Treffwahrscheinlichkeiten werden zahlenmäßig festgestellt und die ganz allgemeinen Schlüsse für den Einzelschiffskampf gezogen:

1. Bei großen Schußentfernungen ist zur besten Verwendung der offensiven und defensiven Eigenschaften des Schiffes der Gegner möglichst vorlich oder achterlich innerhalb des Sektors größter Feuerintensität zu peilen.

2. Auf mittleren und Nahgefechtsentfernungen sind die Schußrichtungen größter Feuerintensität zu empfehlen, denen der beste Panzerschutz entspricht.

Die Besprechung des Torpedoschußbereichs rechnet mit einer Schußweite bis 6500 m bei einer Geschwindigkeit von 31 kn. Die Treffchancen gegen ein einzelnes Schiff, gegen einen Verband, der Einfluß der Schätzungsfehler sind klar entwickelt, ebenso die Möglichkeit einer Torpedokonzentration. Es wird mit einem Normalabstand der Schiffe von 500 m gerechnet. Gegen ein einzelnes Schiff wird die nach Möglichkeit größte Schußentfernung auf 2500 m, gegen einen Verband auf 3500 m festgestellt. Auf den Einfluß der großen Ladezeit wird hingewiesen. —

Das dritte Kapitel bringt eine eingehende Darlegung der Stellungsvorteile, der artilleristischen Feuerkonzentration und der Feuerteilung. Folgende Sätze sind erwähnenswert, wenn wir uns die eigenartigen Anschauungen einer nicht sehr weit zurückliegenden Zeit über den Begriff Konzentration vergegenwärtigen.

Der Wert der Konzentration ist heute so unbestritten wie früher, wenn nur die Teile des Gegners, die nicht angegriffen sind, selbst auch nicht angreifen können, mit anderen Worten, es ist klar, daß eine Konzentration nur angewandt werden darf, wo ein Stellungsvorteil vorhanden ist.

Bei taktisch gleichwertiger Stellung muß das Feuer verteilt werden, da sonst ein Teil der feindlichen Schiffe ungestört wie bei einer Schießübung wirken kann.

Bei Entfernungen über 8000 m wird allerdings auch in diesem Falle eine Konzentration in Anbetracht der verminderten Treffaussichten zu empfehlen sein.

Dieser Abschnitt schließt mit den Bemerkungen:

1. Auf größte Entfernungen ist es nötig, daß die Schiffe jeder einzelnen Gruppe*) das Feuer vereinigen.

2. Auf geringere Entfernungen muß das Feuer verteilt werden, wenn nicht der Stellungsvorteil eine Konzentration fordert.

3. Bei einer Konzentration in gleichwertiger Stellung müssen die feindlichen Schiffe, auf die sich das Feuer konzentriert, verschiedenen Gruppen angehören.

Eine Konzentration von drei bis vier Schiffen kann als ausführbar gelten,

*) Bernotti sagt vorher, daß die homogenen Schiffe in Gruppen zu vereinigen seien. Mit den modernsten Linienschiffen rechnend, scheint ihm ein Gefechtsverband von sechs Schiffen mit einem Normalabstand von 500 m empfehlenswert.

Digitized by Google

und am vorteilhaftesten erscheint es, auf das der Schwerlinie des eigenen Verbandes am nächsten liegende Ende der feindlichen Linie zu konzentrieren.

Doppelformationen werden untersucht und verworfen.

Den besten Anhalt für die Beurteilung der Stellung gibt die Neigung der Linien zu den Verbindungslinien der Zentren.

Die Möglichkeiten oder Unmöglichkeiten, den Feind auf die Mitte zu nehmen und das T zu „schneiden", werden klar erläutert.

Eine Einteilung eines Verbandes in mehr als zwei Gruppen ist unvorteilhaft, weil der Führer sie aus der Hand verliert. Es ist nicht in zwei gleichwertige Gruppen zu teilen, sondern es muß den schnellsten Schiffen Gelegenheit gegeben werden, sich eine vorteilhafte Stellung zu verschaffen, so daß am besten stets ein Hauptgeschwader und ein fliegendes Geschwader*) gebildet wird.

Auf den Einfluß von Wind, Seegang, Sonne auf die Stellung wird nur kurz eingegangen, ebenso auf die taktische Berücksichtigung der Küstenlinien und strategischen Objekte.

Für das Schießen gegen den Wind wird die Gefahr der Rückflammer betont, Rauchbehinderung in den Räumen und Spritzwasser stören, dagegen können nur Schiffe mit geringen Feuerhöhen ein besonderes Interesse daran haben, den Feind in Lee zu nehmen.

Da das Ziel auf dem Hintergrund der Küste schlecht zu sehen ist, scheint es wünschenswert, zwischen Küste und Feind zu stehen, vorausgesetzt, daß die Nähe der Küste die Freiheit des Manövers nicht hindert.**)

Rücksichten auf die Lage strategischer Objekte dürfen niemals die Veranlassung geben, eine günstige Gelegenheit zum Kampfe unbenutzt zu lassen. —

Im vierten Kapitel kommt B. zu der Überzeugung, daß zwar die Verschiedenartigkeit der Typen zur Differenzierung der Gefechtsentfernungen und so zur Gruppentaktik verleiten könnte, daß es aber für die italienische Flotte am besten sei, auf gleicher, mittlerer Entfernung zu kämpfen.

Es gibt selten Gelegenheiten, in denen die strategische Lage ein Gefecht auf größte Entfernungen fordert und eine entscheidende Annäherung verbietet. Das sind Fälle, in denen selbst ein taktischer Sieg eine strategische Niederlage bedeuten kann.

Es wird der große Unterschied betont, den das taktische Vernichtungsprinzip im Landkrieg gegenüber dem Seekriege aufweist. Hier sind die Einheiten Menschen oder schnell herzustellende Verbände, dort Schiffe. Es können daher im Seekriege häufiger als im Landkriege Fälle eintreten, in denen die strategische Rücksicht auf Erhaltung unersetzlichen Materials eine vorläufige Zurückhaltung bedingen.

B. unterscheidet folgende Gefechtszonen:

Zone 1	. . . .	10 000 — 8000 m,	größte Entfernung
„ 2	. . . .	8000 — 5000 m,	große „
„ 3	. . . .	5000 — 3500 m,	mittlere „
„ 4	. . . .	3500 — 2000 m,	kleine „
„ 5	. . . .	unter 2000 m,	Nahkampf.

*) Squadra volante, schnelle Division.

**) Dies gilt wohl ohne weiteres nur für hohe Küsten.

Digitized by Google

Der große Wert des Anfangserfolges im Ferngefecht wird anerkannt und die Beeinflussung des Gefechts auf größte Entfernung durch die Munitionsdotierung besprochen.

Bei der Besprechung des Unterschieds der Angriffs- und der Verteidigungsmittel wird das Schiff mit schlecht ausgebildetem Personal mit einem Schiff verglichen, dessen Kanonenzahl mit der Annäherung wächst.

Für die Bewertung der Zonen werden folgende Schlußfolgerungen gezogen:

Zone 1: Für den, der zurückhalten will. Sie fordert gründliche Vorbereitung in materieller und personeller Hinsicht. Es kommt nicht zur Entscheidung, aber zur Akzentuierung des Kräfteunterschieds.

Nicht für den, der die Entscheidungsschlacht will, besonders wenn er nicht mehr genügend Tagesstunden vor sich hat.

Gutes Wetter ist Vorbedingung.

Zone 2: Übergang nach Erfolg in Zone 1, wenn nicht ein eigenes Übergewicht an schwerer Artillerie zurückhält. In Zone 2 wird man gewöhnlich den Anfangserfolg suchen, wenn man das Gefecht durch alle Zonen hindurch führen will.

Entscheidende Erfolge sind möglich. Gewöhnlich werden beide Gegner in dieser Zone das Gefecht hinzuziehen suchen.

Zone 3 ist geeignet für den Teil, der in Zone 1 und 2 geschädigt wurde oder ein erhebliches Übergewicht an mittlerer Artillerie besitzt oder aber dessen schwere Artillerie wenig ausrichten kann.

Zone 4: Für den Gnadenstoß. Bei Überlegenheit der Torpedobewaffnung. Bei großer Überlegenheit des Panzerschutzes.

Zone 5: Nicht für den Teil, der Vorteile in den vorhergehenden Zonen erkämpft hat. Der wird sie aufsuchen, der durch einen verzweifelten Schlag für die Entscheidung das Glück anrufen will.

Zum Teil II.

Die Begriffe der militärischen Navigation, der taktischen Bewegung, sind eingehend behandelt. Es finden sich hier viele Zahlen und Figuren, die die taktischen Anschauungen klären, ohne eine Überschätzung der Theorie darzustellen. Der Verfasser ist sich darüber klar, wie ungünstig in der Praxis komplizierte Überlegungen, Tabellen, Diagramme, Instrumente die taktische Handlung beeinflussen können. Das sind Sachen der Vorbildung!

Geradlinige Bewegungen und Bewegungen, deren Zweck die Innehaltung einer bestimmten Seitenstellung der Geschütze ist, werden getrennt behandelt.

Es wird der Begriff der indicatrice del moto eingeführt, wie ihn auch die französische Marine kennt. Dies ist eine Bewegungsresultante, die durch Projektion unter Annahme des Feststehens eines der Gegner entsteht und in sehr anschaulicher Weise die gegenseitige Richtungs- und Entfernungsverschiebung darstellt.

Die geometrischen Grundaufgaben des Suchens, der Vereinigung, der Positionseinnahme werden einzeln durchgesprochen. Es ist überflüssig, hierauf näher einzugehen.

Mehr Interesse bietet die Darstellung der einfachsten und schnellsten Richtungsänderung der Gefechtslinien.

Digitized by Google

Es wird erwogen, unter welchen Umständen einfache Schwenkungen, abgekürzte, solche um die Mitte oder um einen Punkt ein Drittel vom Flügel am Platze sind. Ein beschleunigtes Umlegen der Linie um die Spitze oder Queue wird für verschiedene Fälle empfohlen. Die Zeitersparnisse sind genau errechnet.

Zur Bestimmung von Kurs und Fahrt des Gegners werden zwei Methoden empfohlen: Die gewöhnliche durch graphische Darstellung auf Grund von fortlaufender Peilung und Entfernungsmessung, eine andere zur Kontrolle, bei der man ein mit einer Einteilung versehenes Lineal nach Schätzung der Fahrtrichtung in die in regelmäßigen Zeitintervallen aufgezeichneten Peilungslinien so einpaßt, daß gleiche Abschnitte entstehen.

Als Relazione tattica fondamentale bezeichnet B. das Verhältnis der Bewegungselemente, zu denen er das Geschwindigkeitsverhältnis, die Änderung der gegenseitigen Peilung und der Entfernung rechnet.

Der Einfluß eines großen Entfernungsunterschiedes, häufiger oder starker Kursänderungen und schnellen Auswanderns des Zieles wird gewürdigt.

Es wird der Schluß gezogen, daß man im Ferngefecht am günstigsten für die Artillerie nach konstanter Peilung des Gegners ohne Störung der Artillerie steuert, sowohl im laufenden wie im Passiergefecht, dagegen ist dies im Nahgefecht nur im laufenden Gefecht möglich, während man im Passiergefecht gerade Kurse steuern muß. —

Das zweite Kapitel bringt eine gründliche Darstellung des Einzelschiffkampfs. Aus vielen Überlegungen und Schlußfolgerungen sei nur hervorgehoben, daß B. den Wert eines guten Bug- und Heckfeuers nicht gering veranschlagt. Fälle treten ein, in denen eine Verminderung der Entfernung nur durch ein Buggefecht möglich ist, während anderseits eine gute Heckbewaffnung einen Ausgleich für geringere Geschwindigkeit im Rückzugsgefecht herbeiführen kann.

Es kommt hinzu, daß artilleristische Bug- und Heckbewaffnung mit der Vergrößerung der Torpedoschußweiten an Wert gewinnen, da der Torpedoschuß gegen ein Schiffsziel in der Längsrichtung so gut wie erfolglos ist.

In der folgenden Besprechung der Befähigung eines Schiffes zu taktischer Offensive hält B. eine Vergrößerung des Sektors größter Feuerintensität nach voraus um 5° für gleichwertig einer Geschwindigkeitsvermehrung von etwa 10 v. H.

Je größer diese Sektoren, desto größer ist die Freiheit des Manövers.

Ist ein Schiff infolge seiner überlegenen Geschwindigkeit imstande, seine Richtung zum Gegner nach eigener Absicht zu verändern, so kann die Überlegenheit an Geschwindigkeit einer Überlegenheit an Panzerstärke oder Durchschlagskraft der Geschütze gleichkommen.

Für das Ferngefecht werden u. a. folgende Regeln aufgestellt:

1. Um eine günstige Stellung zur Sonne innezuhalten, ist das laufende Gefecht zu wählen.

2. Um Stellungsänderungen herbeizuführen, das Passier- oder Kreisgefecht.

3. Bei überlegener eigener Geschwindigkeit ist, falls nur geringe Stellungsänderungen beabsichtigt sind, das laufende Gefecht zu wählen.

Digitized by Google

Schon im Teil I war der rechnerische Nachweis geführt worden, daß auf größte Schußentfernungen die Treffaussichten gegen ein Schiff in der Längsrichtung geringer sind als gegen ein querliegendes, was sich mit abnehmender Entfernung ändert. Es wird daher unter Berücksichtigung der Torpedotreffaussichten empfohlen, von Zone 4 ab ein laufendes Gefecht zu führen und hierbei den Gegner nach Möglichkeit achterlich zu peilen. Bug- und Heckrohre sind hierbei mit Winkelschuß zu verwenden.

Es ist klar, daß bei gleichen Absichten des Gegners ein ausschließliches Artilleriegefecht entstehen muß.

Das reine Passiergefecht gewährt nur scheinbar gleiche Bedingungen. In der Tat ist der stärker Gepanzerte im Vorteil, weil der Gegner darauf verzichtet, einen Mangel seiner Panzerung durch entsprechende Stellung auszugleichen.

In der Voraussetzung, daß im laufenden Gefecht der eine Gegner sein Ziel vorlicher als dwars peilt, wird geschlossen:

1. Man darf den Gegner auf kleinere Entfernungen nicht vorlicher als dwars peilen, es sei denn, daß man die Absicht hat, das Nahgefecht herbeizuführen, oder daß man es nicht vermeiden kann.

2. Diese Peilung kann jedoch empfehlenswert sein, auch wenn man das Nahgefecht nicht will, in dem Falle, daß die eigene Seitenpanzerung stärker ist.

Es folgen Erörterungen über die Grenzen des Nahgefechts und über Rammpositionen.

Im Verfolgungsgefecht wird rechnerisch die Grenze des Nahgefechts im Hinblick auf die Möglichkeit einer rechtzeitigen Kehrtwendung auf den Gegner zu auf 2000 m festgestellt.

Das Nahgefecht muß der Möglichkeit des Rammstoßes Rechnung tragen, es ist jedoch immer nur defensiv dagegen zu manövrieren.

Bei Kreuzergefechten in der Aufklärungslinie oder in Blockadestellungen sind die Fälle häufig, in denen Angriffs- oder Rückzugslinien die taktische Handlung beeinflussen. Hierbei ergeben sich häufiger Gelegenheiten zu Torpedoschüssen als sonst.

Ein Kreuzer, der schwächer und langsamer als der Gegner ist und den Einzelkampf nicht vermeiden kann, muß heranzukommen suchen, während der Stärkere das Interesse hat, sich auf größeren Entfernungen zu halten.

Bewegungen außerhalb des Schußbereichs. B. versteht unter „evoluzioni tattiche“ die Bewegungen außerhalb des Schußbereichs, während die Bezeichnung „manovre tattiche“ für die Handhabung des Verbandes im Gefecht gewählt ist.

Die folgenden Ausführungen beweisen mehr als die vorhergehenden, wie sehr taktische Erkenntnisse von den Mitteln und den Übungen der betreffenden Marinen abhängig sind.

Die größte Marine, die zugleich die meisten kriegsmäßigen Übungen macht und sich am schnellsten technischen Fortschritten anpaßt, muß einen um so größeren Vorsprung gewinnen, je schneller die technische Entwicklung fortschreitet.

Die kleinere Marine wird aber die für ihre Mittel besten Wege finden können, falls die Anlage und die Durchführung der Übungen kriegsmäßig sind.

Unter diesem Gesichtspunkt sind die folgenden Überlegungen zu betrachten, auf die nur kurz eingegangen wird.

Digitized by Google

Zunächst wird festgestellt, daß eine Geschwindigkeitsreserve von einem Zehntel der Gefechtsfahrt für die Formationsübergänge als ausreichend zu erachten ist.

Die Richtungsänderungen der Gefechtslinie durch einfache und abgekürzte Schwenkungen, durch Herumziehen der Linie um einen bestimmten Punkt werden eingehend behandelt. Eine große Rolle spielt hierbei der Begriff des „vorteilhaften Kurses" (rotta vantaggiosa) des einzelnen Schiffes zur Richtung der Linie. Die Bewegungen werden unter dem Gesichtspunkte gewürdigt, möglichst wenig an Weg auf diesem vorteilhaften Kurse zu verlieren. Schwenkungen in Staffel — auch ohne Übergang in Kiellinie — werden erörtert, ebenso das Anwinkeln der Linie durch Schwenkung eines Flügels.

Beim Schwenken in Staffel darf die Schwenkungsrichtung nur nach dem spitzen Winkel der Staffel zu liegen, sonst muß erst Kiellinie formiert werden.

Es kommt bei den Bewegungen nicht auf Gleichmäßigkeit an, sondern darauf, daß jedes Schiff möglichst bald auf seine Position kommt. Die Ausführungen über die Bewegungen von Doppelformationen sind eingehend. Der Einfluß französischer Theorien ist erkennbar.

B. sieht einen Vorteil in der Doppelformation nur, wenn der Verband aus mehr als 12 Schiffen besteht, und weist auf die Schwierigkeiten hin, den Verband schnell in Gefechtslinie zu entwickeln. Einzelne veraltete Schiffe, die die Gefechtsfahrt halten und gegebenenfalls ausweichen können, sind mit Vorteil neben der Gefechtslinie zu verwenden.

Die einfachste und sicherste Bewegung bleibt immer die Schwenkung in Kiellinie. Die Bedeutung des Signals „dem Führer folgen" für jede Lage, auch mitten in Übergängen, wird gewürdigt.

Die Faktoren, die den Kampf um die Anfangsstellung zweier Linien beeinflussen, werden der Reihe nach angeführt. Hierauf wird auf das Verhalten mehrerer selbständiger Verbände außerhalb des Schußbereichs eingegangen.

Die Teilung in einzelne Verbände nach Maßgabe der Geschwindigkeit ist nur angängig, wenn keiner der Teile eine dem Gegner ausgesprochen unterlegene Geschwindigkeit besitzt. Begeht der Gegner unter diesen Umständen den Fehler der Teilung, so ist auf den schnelleren Teil zu manövrieren und dieser von dem langsameren abzuziehen.

Diese und ähnliche Ausführungen sind von Wert für eine Flotte, die sich aus wenig homogenen Einheiten zusammensetzt und sich zur Gruppenteilung veranlaßt sieht.

Bewegungen im Gefecht. Es zeigt sich hier, wie viele taktische Grundsätze trotz der jeder Marine individuellen Anschauungsweise bereits als internationales Gut zu betrachten sind. Da und dort finden sich historische Hinweise, die sagen: damals war es auch so, die aber nicht umgekehrt versuchen, womöglich aus dem Kampfe der Trieren Regeln für heute abzuleiten.

Für die Betrachtung der taktischen Manöver der Gefechtslinie wird von der Voraussetzung ausgegangen, daß es sich bei allen Bewegungen darum handelt, 1. die Artillerie nicht zu stören und 2. sich fortgesetzt und unmittelbar den Bewegungen des

Digitized by Google

Gegners anzupassen, indem jedes Schiff sich nach dem Verhalten des Führer- oder Richtungsschiffes richtet.

Bei der eingehenden Behandlung des laufenden Gefechts wird gefolgert, daß Schwenkungen und Ziehen der Linie um einen bestimmten Punkt die wichtigsten Bewegungen im Gefecht sind.

Das Ziel der Bewegungen des einzelnen Schiffes muß sein, die Position zu halten und in möglichst gleichem Abstande wie das Führerschiff von der Mitte der feindlichen Linie zu bleiben.

Um dies zu erreichen, kann die Geschwindigkeit geändert und die Peilung beibehalten oder das umgekehrte Verfahren angewendet werden. Nach Besprechung dieser Methoden wird geschlossen:

1. Es ist anzustreben, jedes Schiff ohne heftige Bewegungen möglichst auf gleiche Entfernung vom Mittelpunkt der feindlichen Formation zu halten. Nur so ist die Gefechtslinie schmiegsam, ohne die Artillerie zu stören.

2. Als Sonderfall ist zu betrachten, bei konstanter Richtung der Linie die Schiffe nach Vorgang des Richtungsschiffes Wendungen ausführen zu lassen, wobei dieses durch das Diopter nach einem feindlichen Schiff steuert.

3. Das Richtungsschiff ist das Flügelschiff nach der Seite der Wendung zu, es führt die Wendung zuerst und mit wenig Ruder aus.

Die Staffeln und die Bewegungen der Staffel werden unter Berücksichtigung der Artillerie, der Ausnutzung der Sektoren größter Feuerintensität besprochen. Bei Wendungen ist das Signal niederzuholen und mit der Wendung zu beginnen, sobald das nächste Schiff das Signal wiederholt hat.

Bei Fahrtwendungen ist eine Teilung der Linie und die Ausführung des Manövers nacheinander zu empfehlen, damit der eine Teil das Feuergefecht zur Deckung weiterführt, bis der andere es wieder aufnimmt. Das alte Märchen vom T und vom dummen Feinde, der es sich schneiden läßt, findet eine gute Darstellung.

Als Nachteil der Feuertätigkeit der Doppelformationen wird besonders hervorgehoben, daß die äußere Linie zu häufig Ziel wechseln muß, weil sie durch die Lücken schießt.

So lange eine Flotte nicht aus sehr vielen Einheiten besteht, ist die Doppelformation auf die oben erwähnte Ausnutzung veralteter Schiffe zu beschränken.

Die Trennung der Flotte in taktisch selbständige Verbände mit gemeinsamen Gefechtsideen führt zu besserer Ausnutzung der Kampfkraft, da eine einzige Linie schwerfälliger und oft nicht imstande ist, jedes Schiff in eine günstige Stellung zu bringen.

Bei Verwendung einer schnellen Division treten die Vorteile der Trennung besonders in Erscheinung. Sie muß versuchen, in einen Sektor geringerer Feuerintensität des Gegners einzudringen. Sie soll sich auf gleicher Gefechtsentfernung wie das Hauptgeschwader halten, erst unter 3500 m ist ein energisches Annäherungsmanöver nicht gewagt in der Erwartung, daß der Feind hierdurch in eine ungünstige Stellung zum eigenen Hauptgeschwader hineingezogen wird.

Niemals darf jedoch die schnelle Division einem Stellungsvorteil die Entwicklung ihrer höchsten Kampfkraft opfern.

Digitized by Google

Für den Nahkampf werden im Folgenden Regeln gegeben, deren Richtigkeit durch Übungen naturgemäß schwer oder gar nicht zu erweisen ist.

Es werden verschiedene Fälle betrachtet, zwei gegen einen, breite gegen tiefe Formation usw.

Das Manöver im Nahkampf muß immer darauf hinzielen, daß der Gegner stets nur eine Seite verwenden kann, während das eigene Schiff möglichst beide Seiten für die Artillerie und die Torpedowaffe ausnutzen soll. B. folgert, daß mit Rücksicht auf Artillerie, Torpedo und die Möglichkeit des Rammstoßes für den Verbandskampf eine steile, dem Feinde zugekehrte Staffel die geeignetste Formation für den Nahkampf ist.

Das fünfte Kapitel bringt eine Darstellung der Grundsätze und Bedingungen der Torpedobootsannäherung und der Angriffe bei Tage und bei Nacht.

Auch die Ausführungen über Massenangriffe sind eingehend und klar.

Der Tagangriff des Unterseebootes wird mit dem Nachtangriff des Torpedoboots verglichen. Auf Grund mathematischer und geometrischer Überlegungen werden die Gefahrzonen und die nötigen Ausweichmanöver festgestellt.

Vorläufig wird das Unterseeboot meist dazu verdammt sein, auf der Lauer zu liegen. Es handelt sich weniger um Bekämpfung als um rechtzeitiges Ausweichen.

Die taktische Handlung als Ganzes.

Dieser letzte Hauptteil des Werkes bringt eine nur sehr kurze Behandlung des Themas.

Im ersten Kapitel, das der Einleitung der taktischen Berührung gewidmet ist, werden zuerst die Grundsätze für die Marschordnung entwickelt.

Für Tag und Nacht ist Kiellinie die beste Marschformation. Für größere Verbände wird die doppelte Marschformation empfohlen. Am Tage ist der nötige Abstand (manœuvring distance) zwischen den beiden Linien zu halten, was besonders bei unsichtigem Wetter von Wert ist. Eine schnelle Entwicklung zur Gefechtslinie wird hierdurch gewährleistet.

Nachts müssen die beiden Teile so weit auseinander stehen, daß sie sich gegenseitig auch im Falle eines Nachtkampfes oder bei Torpedobootsangriffen nicht in ihren Bewegungen hindern.

Anderseits muß der eine Teil den anderen nötigenfalls unterstützen können.

Der stärkere der beiden Gegner hat grundsätzlich den Nachtkampf zu vermeiden, weil dem schwächeren hierbei das Glück helfen kann.

Die Notwendigkeit einer guten Scheinwerferdisziplin wird gewürdigt; jedes unnötige Leuchten ist zu vermeiden.

Zur Signalübermittlung bei abgeblendetem Fahren werden Morse-Laternen, die nur in einem bestimmten Sektor zu sehen sind, und Funkentelegraphie empfohlen.

Für die Torpedoboote ist ein nach rückwärts offener Winkel, auf dessen Schenkeln die Boote stehen, die günstigste Marschformation, sowohl hinsichtlich der Rauchbehinderung wie der Befehlsübermittlung, der Entwicklung zum Angriff und der geschlossenen Navigierung.

Der Aufklärungsdienst kommt nur in seinen Hauptmomenten zur Darstellung.

Digitized by Google

Der Begriff der taktischen Aufklärung wird definiert und für die hierbei verwendeten Schiffe eine um so engere Anlehnung an das Gros verlangt, je größer die Gefechtskraft der Aufklärungsschiffe ist. Die Aufklärung darf niemals schematisch werden, sondern muß mit der zu erwartenden Gegenwirkung der feindlichen Aufklärung rechnen. Auch die Richtung, aus der der Gegner zu erwarten ist, ändert die Form. Die taktische Aufklärung unterscheidet sich von der strategischen im wesentlichen nur durch den engeren Anschluß an das Gros. Der Zweck, das feindliche Gros zu finden, ist derselbe.

Der Sicherungsdienst soll eine erste Verteidigungslinie herstellen. Als Nachtsicherung genügen Gruppen von Torpedobooten vor der Spitze und an den Seiten. Sie müssen so weit entfernt stehen, daß die Verwendung der Scheinwerfer der Schiffe nicht behindert wird. Die Ausnutzung der höheren Marschgeschwindigkeit der Boote erfolgt hierbei am besten dadurch, daß sie in Winkelkursen mitmarschieren.

Am Tage müssen die Zerstörer gegen Unterseeboote vorn und an den Seiten (bis auf 45° vom Kurse) Kette bilden. Eine Kette auf 3 und 5 sm ist wünschenswert, da die Unterseeboote in diesen Grenzen ihr Annäherungsmanöver beginnen müssen.

Die verschiedenen Fälle des Sichtens des Gegners oder seiner Aufklärung werden kurz skizziert. Die Wirkung einer schwachen, einer starken, einer gewaltsamen Aufklärung wird geschildert und auf die folgenschwere Wirkung unbedachter Kreuzerkämpfe hingewiesen.

Im letzten Kapitel stellt B. fest, daß die gewollte Schlacht stets der gezwungenen vorzuziehen ist. Zum Unterschiede von der Landschlacht darf es in der Seeschlacht niemals den Begriff „Reserven" geben. Einige Ausführungen des Generals v. der Goltz über die Aufstellung von Reserven werden zitiert.

Sehr beherzigenswert sind die Ausführungen über die Verwendung alternden Materials. Kanonenfutter ist Kanonenfutter und muß verwendet, nicht aber zu irgendeinem illusorischen Zweck aufbewahrt werden.

In der Seeschlacht muß von Anfang an alles eingesetzt und ausgenutzt werden.

Dem alternden Material fällt logischerweise die Rolle des Schwächeren zu, der alles riskieren muß, um von vornherein mit dem Glück zu paktieren.

Die einzigen Schiffe, die sich dem Feuergefecht entziehen können, sind einige Wiederholer, etwa für sechs Schiffe einer.

Die Stellung der Torpedoboote unter Land oder in Feuerlee wird erwähnt.

In der taktischen Berührung noch außerhalb des Schußbereichs kommt es auch schon auf Einfachheit der Bewegungen an. Bei guter Sichtigkeit wird der Gegner meist Gelegenheit haben, sich zu einer gleichwertigen Formation zu entwickeln, während sonst Überraschungen möglich sind.

Trotz größerer Gefährdung muß an jedem Flügel ein Admiral stehen, der Flottenchef steht am besten in der Mitte.

Die Gefechtssignale müssen einfach und dem Gedächtnis fest eingeprägt sein.

Die Bewegungen im Gefecht müssen, wie oben ausgeführt ist, in der Hauptsache Anpassungsmanöver sein.

Die Seeschlacht in Anlehnung an Küstenbefestigungen wird kurz besprochen.

Digitized by Google

Die zum Schluß angestellten Erwägungen über moralische Faktoren gipfeln in der Erkenntnis, daß Kriegsspiele und unausgesetzte, kriegsmäßige Übungen auf Grund guter theoretischer Durchbildung dringend nötig sind.

Schlußbetrachtung.

In einem Werke, das sich „Die Grundlagen der Seetaktik" nennt, erwartet man nicht zuletzt Ausführungen über die taktischen Grundprinzipien auf historischer Grundlage. Aber es ist vielleicht kein sehr großer Mangel des Buches, wenn es dieses oft beackerte Gebiet zwar notwendigerweise streift, im wesentlichen aber von chronologischer Betrachtung absieht und in systematischer Weise nur die Voraussetzungen von heute behandelt, unter denen man die taktischen Grundprinzipien mit modernem Material in die Praxis umsetzt.

Das Studium der Geschichte ist unentbehrlich, weil es die Begeisterung für die eigene Sache erwecken hilft, weil es die Existenz taktischer Grundprinzipien beweist und diesen bei der Entschließung lebendige Kraft verleiht.

In der Behandlung der Grundlagen modernster Taktik kann es aber gefährlich werden, die Parallelen der Geschichte zu weit zu ziehen.

Die taktischen Grundprinzipien sind gering an Zahl, sie sind anerkannt und werden immer von neuem bewiesen. Schwerer ist es, das „Wie" der Anwendung dieser wenigen Grundprinzipien zu erläutern.

Wie entdeckt man den entscheidenden Punkt in der modernen Seeschlacht?

Wie werden Teile des Gegners gebunden, um auf den entscheidenden Punkt konzentrieren zu können?

Wie verwandelt man Unterlegenheit an Zahl in lokale Überlegenheit?

Zur Erläuterung dieses „Wie" kann schon Tsuschima ungeeignet erscheinen, und die Geschichte gibt dann nur das erzieherisch wertvolle Beispiel einer großen Tat.

Es kann daher über moderne Seetaktik auch nur der schreiben, der mitten in der neuesten Entwicklung der Kampfmittel steht.

Unter diesen Gesichtspunkten ist das vorliegende Buch als ein Fortschritt zu bezeichnen, ohne daß die geometrischen und mathematischen Ausführungen zu hoch veranschlagt werden sollen.

Pfarrius.

Digitized by Google

Das Lazarettschiff.

Von Marine-Oberstabsarzt Dr. M. zur Verth.

I. Notwendigkeit und Zweckbestimmung.

Die Seefahrt, insbesondere die Seefahrt auf Kriegschiffen, hat von jeher mit einer recht hohen Zahl von Ausfällen ihres Personals an Krankheiten rechnen müssen. Verluste von nahezu der ganzen Besatzung waren noch im 17. und 18. Jahrhundert durchaus gewöhnlich.*) Den Kampfmitteln der Hygiene hielt die Krankheitszahl nicht stand. Ganz zu schweigen von den Zahlen der erwähnten Zeiten verminderte sich der Krankenstand der deutschen Kriegsflotte in zwei Jahrzehnten fast auf die Hälfte, nämlich von 1097 ‰ im Jahre 1885/86 auf 500 ‰ 1905/06. Indes ist der Besserung des Gesundheitszustandes eine Grenze gesetzt; wenn es auch gelingen mag, die Infektionskrankheiten noch weiter einzudämmen, so werden sich auch bei den größten Vorsichtsmaßregeln Verletzungen und Unglücksfälle nicht durchaus vermeiden lassen.

Die Zahl der Kriegsverletzten an Bord scheint wesentliche Änderungen nicht erfahren zu haben.

Den Erkrankten und Verletzten auf Auslandschiffen kann im Frieden die gesunde Besatzung in viererlei Art gerecht werden.

Zunächst kommt ihre Ausschiffung in die Krankenanstalten der fremden Küste in Betracht, ein Verfahren, das das Schiff am schnellsten und gründlichsten entlastet und seine volle Aktionsfreiheit wiederherstellt, falls die Zahl der auf diese Art Verlorenen nicht vitale Personenausfälle bedingt.

Für die Ausgeschifften bedeutet auch im Auslande die Überführung an Land meist eine momentane Besserung der Lebensbedingungen, nur zu oft aber in Anbetracht des Mangels auf der Höhe stehenden Ärzte- und Pflegepersonals und leistungsfähiger Verpflegungsmittel an der fremden Küste eine Verminderung der Heilungsaussicht. Vielfach wird mit der Ausschiffung ein psychischer Schock für den Erkrankten, der in ungekannter Umgebung vielleicht unter Menschen anderer Zunge zurückgelassen wird, verbunden sein.

Die Ausschiffung des Schwerkranken ist also nur unter bestimmten günstigen Verhältnissen für ihn eine Wohltat.

Bei ansteckenden Krankheiten wird ihr manche Schwierigkeit entstehen. Wenn geeignete Anlagen an der fremden Küste fehlen, ist die Untersagung der Ausschiffung gewisser ansteckend Erkrankter zu erwarten.

Die zweite Möglichkeit besteht in der Behandlung auch der Schwerkranken an Bord. Sie kann, da die personellen und materiellen Vorrichtungen zur Krankenbehandlung an Bord von Kriegschiffen eine Grenze haben, dem Leidenden die erwünschten besten Heilungsbedingungen meist nicht bieten. Sie schränkt anderseits auch die Bewegungsfreiheit des Schiffes ein, ist also dem Zwecke eines Kriegschiffes nicht angepaßt.

*) Siehe Ruge: „Schiffsärztliches aus dem 17. und 18. Jahrhundert." „Marine-Rundschau" 1900, S. 1011.

Digitized by Google

Die Heimsendung des Kranken kommt aus dem Auslande nur bei chronisch Kranken in Betracht. Bei solchen dürfte sie das beste Verfahren sein. Bei allen akut verlaufenden Erkrankungen indessen, die wesentlich in der Mehrzahl sind, setzt ihre günstige Wirkung zu spät ein, stehen ihr auch technische Ausführungsschwierigkeiten entgegen.

Die drei erwähnten Verfahren befriedigen nicht. Bessere Bedingungen schafft die Überführung auf ein Lazarettschiff.

Das Lazarettschiff erfordert große Mittel, leitet also seine Begründung aus der Zeit, zu der der Wert des einzelnen Menschenlebens stieg. In der Jetztzeit, in der die Hygiene durch Erhaltung des einzelnen den Geburtenrückgang auszugleichen sucht, in der mit dem Individuum auch seine Fähigkeiten dahinschwinden und darum jeder Ausfall verlorene Mühe und verlorenes Geld, vielleicht auch im anderen Sinne ein verlorenes Gefecht bedeutet, muß dem Kranken — ganz abgesehen von allen humanitären Gesichtspunkten — das beste zuteil werden, was sich beschaffen läßt.

Das Lazarettschiff entlastet das Kriegschiff, läßt den Kranken auf heimatlichem Boden und vereinigt durchgebildetes ärztliches und Pflegepersonal mit umfassender ärztlicher Ausrüstung.

Es wird also unter den heutigen Verhältnissen jeder auf längere Zeit außerhalb der heimischen Gewässer fahrende Verband von Kriegschiffen mit einer größeren Besatzungszahl ein Lazarettschiff nicht entbehren können.

Über die Größe der Besatzungszahl, der man ein Lazarettschiff zusprechen muß, lassen sich bestimmte Angaben nicht machen. Es wird dabei auf die Gewässer ankommen, in denen der Verband zur See fährt, weiterhin auf die — Wertschätzung des Lebens des Einzelnen.

In heimischen Gewässern fällt für die Versorgung der Kranken die erste und dritte Möglichkeit zusammen. Die Ausschiffung des Kranken in die heimischen Lazarette ist das bevorzugte und beste Verfahren. Aber es stört den Fortgang der Übungen des Schiffes. Das mag oft, besonders bei Einzelübungen, gleichgültig sein, oft jedoch ist es unangenehm, stets ist es teuer.

Im Kriege ist die Möglichkeit der Ausschiffung Verletzter in Feindesland nicht gegeben. Die Kriegslage wird auch in den heimischen Gewässern das Aufsuchen heimischer Häfen oft nicht gestatten. In Anbetracht der voraussichtlich großen Zahl der Verletzten und der durchaus notwendigen Bewegungsfreiheit des Kriegschiffes ist ihre Behandlung an Bord ausgeschlossen.

Auch psychisch würde sie eine Hemmung für den Rest der Besatzung bedeuten. Es bleibt nur übrig die Überführung der Verletzten an Bord eines besonders für sie eingerichteten Schiffes, des Lazarettschiffes, oder ihre Heimsendung.

Zur Heimsendung genügt, wenn sich der Krieg nahe der heimischen Küste abspielt, jedes seetüchtige Handelsschiff, das zum Zwecke des Krankentransportes besonders eingerichtet wird — Hilfslazarettschiff —.

Ist ein Lazarettschiff vorhanden, so kann es dem Transport dienen, wie jedes andere, kann aber auch, wie in Friedenszeiten als schwimmendes Lazarett verwendet werden.

Digitized by Google

Je weiter der Kriegsschauplatz von der heimatlichen Küste entfernt ist, desto mehr muß das Hilfslazarettschiff zum Lazarettschiff werden. Da sich bei den Wechselfällen des Krieges der Ort eines Gefechtes nicht sicher, besonders nicht dauernd mit Sicherheit bestimmen läßt, entspricht nur das Lazarettschiff jeder Forderung der Kriegsbereitschaft.

Wiederholt sich das Schauspiel des russisch-japanischen Krieges, der zur Eröffnung der Feindseligkeiten ein Seegefecht brachte, oder treffen auch nur an einem der ersten Tage nach der Kriegserklärung die feindlichen Flotten aufeinander, so werden Hilfslazarettschiffe noch nicht zur Stelle sein können. Jeder Verwundetenschub wird auf ein schon im Frieden in Dienst befindliches Lazarettschiff angewiesen sein.

Im Kriege ist der Verlust jedes ausgebildeten Mannes schwer oder nicht ersetzlich. Die Feuertaufe verleiht dem geheilten Verwundeten einen besonderen Wert. Bei den Japanern aber nahmen 1904/05 80 Prozent aller im Seekrieg Verwundeten noch während des Krieges den Dienst wieder auf. Also wiederum — abgesehen von humanitären Gesichtspunkten — verlangt der Weitblickende die besten Bedingungen für Seekriegsverletzte, wie sie nur auf Lazarettschiffen sich schaffen lassen.

Im Kriege wird also jede Seemacht, im Frieden nur die Seemacht eines Lazarettschiffes unbedingt bedürfen, deren Verbände sich von ihren heimatlichen Häfen länger oder weiter entfernen.

Seemächten, die an allen Küsten heimatliche Häfen finden, wird der Mangel eines Lazarettschiffes weniger fühlbar.

Doch auch für eine Seemacht, deren Verbände dauernd den heimatlichen Stützpunkten nahe bleiben, bietet das Lazarettschiff schon im Frieden so große Vorteile, daß seine Beschaffung auf die Dauer unumgänglich erscheint.

Zunächst wird es die für den Krieg so nötige Erfahrung schaffen. Es sei daran erinnert, daß es kein wesentlicher Unterschied ist, gar kein Lazarettschiff zu besitzen oder eins, das aus Mangel an Erfahrung nicht ausgenutzt werden kann. Nur langjährige praktische Übung in Friedenszeiten bereitet für den Krieg genügend vor.

Weiterhin gewährt das Lazarettschiff die Möglichkeit, die Ansprüche an die Lazarettausrüstung an Bord eines Kriegschiffes zu verringern. Diese Einschränkung bezieht sich mehr auf die beweglichen Ausrüstungsgegenstände, als auf die Platzfrage. Da jedes Schiff auch zum Auftreten ohne Begleitung eines Lazarettschiffes bereit sein muß, läßt sich der seinem Lazarett zugewiesene Raum nicht einschränken. Doch lassen sich besonders die empfindlichen und teuren ärztlichen Apparate, in erster Linie solche, die zu diagnostischen Zwecken dienen, vermindern und dadurch Ersparnisse erzielen.

Natürlich lassen sich auf dem Lazarettschiff gerade diese Apparate, die ja nur mehr einmal angeschafft werden müssen und durch Platzfragen nicht mehr eingeengt sind, verbessern. Daraus wird sich eine sicherere und begründetere Krankheitserkennung und damit eine zweckmäßigere Behandlung ergeben.

Auch zur Behandlung werden sich ausgiebigere Hilfsmittel heranziehen lassen.

Jeder Zweig der ärztlichen Kunst wird durch einen in ihm besonders ausgebildeten Arzt vertreten sein, so daß sich bei Vorhandensein eines Lazarettschiffes eine größere Zahl Erkrankter in spezialärztliche Behandlung bringen läßt.

Digitized by Google

Diese bessere Ausrüstung mit Personal und Material hat eine Verkürzung der Krankheitsdauer, also eine Verminderung des Gesamtkrankenstandes, weiterhin auch eine Verminderung der Sterblichkeit notwendig zur Folge.

Daneben läßt sich auch der Krankenstand an Bord jedes einzelnen Kriegschiffes vermindern, da die Überweisung von Kranken an das Lazarettschiff einfacher gestaltet werden kann, als seine Überweisung an das Landlazarett, und nicht auf die Hafentage beschränkt ist.

Gerade der letzte Umstand macht das Kriegschiff unabhängiger. Detachierungen von einzelnen Schiffen zur Ausschiffung von Kranken, meist sehr unwillkommene Ereignisse, lassen sich vermeiden. Ansteckende Kranke oder auch Verdächtige lassen sich entfernen, bevor sie Unheil angerichtet haben und die Pläne des Kommandos zunichte machen.

Den einzelnen Kriegschiffen wird das Lazarettschiff ein stets erreichbares Depot von ärztlichem Material und Personal sein.

Nahrungsmittel und Wasser wird es ausgiebiger und sachgemäßer untersuchen können, als es dem Schiffsarzt möglich ist.

Der Forschung und der Fortentwicklung des Marinesanitätswesens wird es eine Stätte und eine Anregung sein.

Den Ärzten des Verbandes wird es in regelmäßigen Kursen und Besprechungen sachgemäße Anleitungen besonders in den Zweigen des eigentlichen Marinesanitätsdienstes geben.

Für die Sanitätsoffiziere der Reserve wird es der Mittelpunkt ihrer dienstlichen Ausbildung sein.

Die Sorge für Verstorbene wird es den einzelnen Schiffen abnehmen.

Endlich steht ein stets bereites Hilfsschiff für besondere größere Unglücksfälle, wie sie die letzte Vergangenheit in Aalesund und Messina brachte, zur Verfügung.

Von diesen Nebenzwecken dürfte der, die notwendige Übung für den Kriegsfall zu schaffen, der militärisch wesentlichste sein. Zwingend für eine Seemacht, deren Verbände nahe den heimatlichen Stützpunkten bleiben, ist keiner.

Für einen Kreuzerverband im Auslande ist ein Lazarettschiff notwendig, für eine Flotte in den heimischen Gewässern zum mindesten erwünscht.*)

In ihrer Gesamtheit dürften die angeführten Momente so viel Gewicht haben, daß keine Seemacht auf die Dauer eines Lazarettschiffes entraten kann.

II. Aufgabe und Bauplan.

Die Aufgaben eines Lazarettschiffes fallen so aus dem Rahmen des Gewöhnlichen heraus, daß ein zu anderen Zwecken gebautes Schiff ihnen nicht voll gerecht werden kann. Nur wer diese Aufgaben kennt, kann ein Lazarettschiff bauen.

Maßgebend für den Bauplan müssen die Aufgaben im Kriege sein.

*) Rein humanitäre Gründe führe ich in dieser von militärischen Gesichtspunkten ausgehenden Untersuchung nicht an. Sie sind in der Lage, die Bedürfnisfrage noch dringender zu gestalten.

Digitized by Google

Vor allem soll das Lazarettschiff im Kriege die Flotte von den Verwundeten befreien. Es muß so eingerichtet sein, daß es ihre schnelle Wiederherstellung gewährleistet.

Vor dem Gefecht muß es die Kranken der Flotte aufnehmen, die ihr im Gefecht ein Ballast wären. Dazu zählen außer den Schwerkranken besonders ansteckende und ansteckungsverdächtige Kranke.

Etwaige Schiffbrüchige des Seegefechtes wird es auffischen müssen.

Natürlich wird es seine Hilfe auch den Schiffbrüchigen und Kranken der feindlichen Macht angedeihen lassen.

Weder Freund noch Feind werden nach dem Gefecht im Besitze brauchbarer Boote sein. Es gehört also auch die Anbordschaffung der Verwundeten und Kranken zu den Aufgaben des Lazarettschiffes.

Stehen weitere Gefechte in Aussicht, so muß das Lazarettschiff die aufgenommenen Verletzten beschleunigt selbst heimzuführen oder an Hilfslazarettschiffe abzugeben imstande sein.

Ist die Seeherrschaft errungen, so wird das Lazarettschiff auch zur Behandlung und Heimführung in den Landkämpfen Verletzter dienen. Bei insularer Lage einer der beiden kriegführenden Mächte wird es mit den Hilfslazarettschiffen das einzige Mittel des Heimtransports sein. Doch auch bei Zugehörigkeit der kriegführenden Mächte zum selben Kontinent wird es die Eisenbahn wesentlich entlasten und zugleich bessere Transportbedingungen bieten, als sie sich auf der Bahn schaffen lassen. Endlich kommt bei kolonialen Kämpfen neben der Heimführung der Kranken und Verletzten die Seereise des Lazarettschiffes als Heilung bringend für viele in den Tropen Erkrankte in Betracht.

In Friedenszeiten wird, wie im Kriege, die erste Aufgabe des Lazarettschiffes die Aufnahme und Heilung ernst Erkrankter aus dem ganzen Verbande sein, dem es beigegeben ist.

Zur sachgemäßen Krankheitserkennung und schnellen Wiederherstellung sind für die verschiedenen Zweige spezialistisch gebildete Ärzte an Bord.

Je nach der Erkrankungsart ist die Unterbringung der Kranken in verschiedenen Stationen notwendig. Besonders Geisteskranke und ansteckende Kranke sind völlig und Geschlechtskranke teilweise von den übrigen abzuschließen.

Natürlich sind auch die Krankenräume der verschiedenen Dienstgrade zu trennen; allen Dienstgraden sind Tagesräume beizugeben. Für kranke Arrestanten sind Einzelzellen vorzusehen.

Den Leichtkranken dienen Tagesräume als Aufenthaltsort.

Alle Krankenräume sind mit eigenen Klosetts in der Zahl von 5 Prozent der Betten und mit eigenen Baderäumen zu versehen.

Für Sterbende und Neuaufgenommene, deren Erkrankung noch nicht feststeht, sind einige Einzelzimmer vorhanden.

Zur Krankheitserkennung und zu Wasser- und Nahrungsmitteluntersuchungen sind chemische und bakteriologische Laboratorien eingerichtet.

Röntgeneinrichtung und ein Raum mit elektro-medizinischen Apparaten aller Art unterstützen die innere und chirurgische Diagnosestellung, ein Dunkelraum die bei Augen-, Nasen- und Halsleiden.

Digitized by Google

Liegehallen, ein medico-mechanisches Institut und ein Raum für medizinische Bäder bilden therapeutische Hilfsmittel.

Operationsräume sind in genügender Anzahl und Größe von der chirurgischen Station leicht zugänglich unterzubringen. Neben einem aseptischen und einem septischen Raum, beide mit Oberlicht, muß ein Vorbereitungsraum und ein Instrumentenraum, wenn möglich, auch noch ein Einschläferungsraum verlangt werden.

Für Geschlechtskranke ist, ihren Räumen benachbart, ein eigener, anspruchsloserer Operationsraum vorzusehen.

Auch dem Zahnarzt wird ein besonderer Wirkungsraum als Werkstätte eingerichtet.

In einer besonderen Werkstatt schleift und repariert der Mechaniker Instrumente für das Lazarettschiff und den ganzen Verband.

Je ein Aufzug besorgt im Hinter- und Vorschiff und in den Räumen für Ansteckende den Transport der Kranken von Deck zu Deck.

Leichen- und Sezierraum lassen sich vereinigen.

Reichliche Vorräte an Hilfsmitteln zur Krankenpflege machen das Lazarettschiff selbst vom Nachschub unabhängig und gestatten Ergänzung dieser Hilfsmittel für die Schiffe des Verbandes. Zu diesen Hilfsmitteln zählt auch der Krankenproviant.

Eismaschinen liefern Eis für medizinische Zwecke und geben davon zur Not ab.

Kühlräume ermöglichen es, große Mengen von frischem Fleisch mitzuführen.

In einer Stallung an Oberdeck läßt sich lebendes Vieh und Geflügel unterbringen.

Destillierapparate machen im Auslande jede Trinkwasserergänzung von Land überflüssig.

Waschvorrichtungen befreien vom Waschen an Land und kommen dem gehäuften Wäscheverbrauch der Krankenanstalt entgegen.

Wenn nötig, wird die Wäsche vorher durch Desinfektionsanlagen geschickt. Diese dienen auch infizierten Kleidern und Betten und sonstigen übertragungsfähigen Gegenständen aus dem ganzen Schiffsverbande.

Mangelraum und Trockenraum sorgen für beschleunigte Fertigstellung der Wäsche.

Eine große Zentralküche übernimmt die ganze Krankenverpflegung. Den ansteckenden Kranken steht nahe ihren Krankenräumen und mit diesen vom übrigen Schiff abgeschlossen für Bereitung von kleinen Malzeiten eine Anrichte zur Verfügung, die sich in geringem Maßstabe auch bei den übrigen großen Krankenräumen befindet. Für die Verpflegung der Mitglieder der Offiziermesse und Deckoffiziermesse dient je eine besondere Küche.

Ein größerer Raum ist für die wissenschaftliche Bücherei der Ärzte bestimmt. In ihm liegen die neu erscheinenden, wissenschaftlichen Zeitschriften aus. Er kann zugleich als Versammlungsraum und als Ort für wissenschaftliche Vorträge dienen.

Scheinwerfer ermöglichen nächtliche Beleuchtung zur Übernahme Verletzter oder zur Absuchung der See auf Schiffbrüchige.

Digitized by Google

Neben Signalapparaten und Scheinwerfern dient drahtlose Telegraphie zur Nachrichtenübermittlung.

Ein Geschütz mag als Signalkanone Aufstellung finden.

Sucht nun die ordnende Hand Gesetze in dieses Chaos von Räumen hereinzubringen, so leitet als führender Grundsatz: Die eigentliche Schiffsbesatzung ist von den Kranken und ihren Pflegern örtlich zu trennen.

Weiterhin ist es selbstverständlich, daß Kranke nur in den oberen Decks unterzubringen sind. Es bedarf auch keiner besonderen Begründung, daß den schwerer Kranken der günstigere Raum, also das obere Deck, einzuräumen ist. Da die schwerer Kranken sowohl der inneren als der chirurgischen Station angehören, erscheint es zweckmäßig, nicht jeder dieser Stationen ein Deck anzuweisen, sondern der einen das erste und zweite Wohndeck unmittelbar vor, der anderen dieselben Decks unmittelbar hinter den Schornsteinen.*)

Da der Rauch und die halbverbrannten ausfallenden Ascheteile meist nach hinten über das Schiff streichen, erfordert die chirurgische Station mit ihren von oben zu beleuchtenden Operationsräumen das Vorschiff, während für die innere Station mit ihren Freiliegehallen das mehr vor Winden geschützte Hinterschiff angepaßt erscheint.

Der Zahnarzt und der Mechaniker gehören in das Bereich der chirurgischen Station, die Apotheke in das der inneren. Alle drei bedürfen unmittelbaren Tageslichtes.

Es ist erwünscht, die Räume für Infektionskranke, den Desinfektionsraum, den Sezierraum, den Leichenraum und die Laboratorien zu einer Gruppe von Räumen zu vereinigen. Zweckmäßig wird man den Leichen- und Sezierraum ganz nach hinten legen, der ganzen Gruppe also das Hinterschiff anweisen (siehe Skizzen im Teil III).

Die Räume für Infektionskranke sind nur vom Oberdeck aus zugänglich. Verschließbare Luken oder Schächte gestatten jedoch, die dort gebrauchte Wäsche unmittelbar in den Desinfektionsraum zu befördern.

Verschließbare Zugänge verbinden die Infektiösenräume unmittelbar mit den Laboratorien und dem Sektionsraum. Diese wiederum sind untereinander ohne Berührung des Oberdecks zugänglich und auch vom übrigen Schiff bequem zu erreichen.

Der Desinfektionsraum kann in den unteren Decks liegen. Er ist in einen reinen und unreinen Teil zu trennen. In letzteren mündet der Wäscheschacht von den Infektiösenräumen, den verschließbar bis an Oberdeck durchzuführen zweckmäßig ist. An den reinen Teil schließt sich der Waschraum an, daran die Wäscheaufbereitungsräume, während der Trockenraum in seiner Lage an die Schornsteingegend gebunden ist.

Die Laboratorien beanspruchen gutes Licht. Ebenso muß der Sektionsraum Tageslicht haben.

Da diese Gruppe von Räumen das Achterschiff ausfüllt, wird man die Wohnräume der Ärzte, die Schreibräume, Bücherei und Versammlungsräume füglich ins Vorschiff legen. Der Raum unter der Back dürfte für sie der geeignetste sein. Die Schiffsoffiziere sind am besten auf dem Bootsdeck nahe der Brücke untergebracht.

Für Haut- und Geschlechtskranke wird sich vorn im ersten Wohndeck vor den

*) Siehe dazu die Skizzen im III. Teil dieser Arbeit, S. 878 u. 879.

Digitized by Google

Räumen für die äußere Station, für Geisteskranke und Arrestanten im Mittelschiff querab von den Schornsteinschächten im zweiten Wohndeck Platz finden.

Kranke Offiziere finden auf dem Oberdeck vor den Schornsteinen Einzelkammern und Messe.

Vorn an ihre Räume schließen sich die Operationsräume, die durch Aufzug mit der äußeren Station verbunden sind.

Kranke Deckoffiziere und Fähnriche sind auf dem hinteren Oberdeck untergebracht. Davor liegt der Tagesraum und einige Einzelräume für die Mannschaft; Offizier- und Deckoffizierküche trennen sie von den Schornsteinen.

Zwischen den Schornsteinen liegt an Oberdeck die Zentralküche.

Unter den Räumen der Hautkranken sind im zweiten Wohndeck die Kammern für die Deckoffiziere des Schiffes und die Räume für das seemännische Personal vorgesehen. Dementsprechend wohnt hinten im Schiff hinter den Räumen der inneren Station im zweiten Wohndeck, also unter den Infektionsräumen, das untere Sanitätspersonal.

Die Heizer wohnen im Mittelschiff im ersten oder zweiten Wohndeck, querab von den Schornsteinen über oder entsprechend den Kammern für Geisteskranke und Arrestanten.

Die Vorratsräume liegen im Vorschiff unter dem zweiten Wohndeck, die Waschräume dementsprechend im Hinterschiff, dem Desinfektionsraum benachbart.

Den so verteilten Räumen müssen übereinstimmend mit dem Zweck des Lazarettschiffes gewisse Eigenschaften gegeben werden.

Vor allem kommt überall die Reinigungsfähigkeit in Betracht. Schroffe Winkel sind möglichst durch gerundete Ecken zu ersetzen. Linoleum, Terazzo oder Fliesen sind dem Holz als Decksbelag vorzuziehen. Nur die dem Wetter ausgesetzten Decks können mit Holz belegt werden.

Das Schiff ist so einzurichten, daß es Ratten, Mäusen und Schaben möglichst wenig Unterschlupf gewährt.

Sämtliche Krankenräume müssen an den Außenwänden gegen die Einflüsse der Temperatur isoliert werden. Die Einzelräume für Kranke, auch die für Geisteskranke, sind auch an den Zwischen- und Innenwänden zu isolieren.

Für alle Krankenräume ist künstliche und natürliche Ventilation erforderlich; für die Gruppe der Infektionsräume, ferner die Klosetts, Nahrungsmittellasten und ähnliche Räume Abluftventilation, im übrigen Zuluftführung.

Sämtliche Krankenräume müssen natürliches Licht erhalten. Als künstliche Lichtquelle ist elektrische Beleuchtung vorzusehen. Die Operationssäle sind besonders günstig zu bedenken. In allen Krankenräumen sind in regelmäßiger Verteilung Steckkontakte zur künstlichen Beleuchtung anzubringen.

Niederdruck- oder Wasserheizung ermöglicht für alle bewohnbaren Räume zur kalten Jahreszeit eine ausreichende Lufttemperatur, die in den Operationsräumen bei der kältesten Außentemperatur noch 20° C erreichen muß.

Die Gänge und Türen müssen so weit sein, daß sie für Transporthängematten passierbar sind.

Digitized by Google

Breite Promenadendecks und Liegehallen gestatten ausgiebigen Aufenthalt im Freien.

Die Krankenbetten sind stets nebeneinander anzubringen; mehrere Betten übereinander sind für Kranke unzulässig. Jedem Kranken wird ein Luftraum von mindestens 15 cbm zuerkannt. Zahlreiche Hängemattshaken ermöglichen für Notfälle eine Belegung über den Plan hinaus.

Auch auf die Außenformen des Schiffes wirkt seine besondere Aufgabe bestimmend ein. Sie müssen vor allem langsame und mäßige Schlinger- und Stampfbewegungen verbürgen. Dabei muß das Schiff die Geschwindigkeit seines Verbandes erreichen. Zweifellos wäre es von Vorteil, wenn es diese Geschwindigkeit überträfe, doch erfordern nur geringe Erhöhungen über die immerhin schon bedeutende größte Fahrt der Schiffsverbände wesentliche Vermehrung der Betriebsmittel und ihres Personals.

Vibrationsbewegungen stören die Zwecke des Lazarettschiffes. Auf ihre Vermeidung ist bei Wahl und Aufstellung der Haupt- und Hilfsmaschinen Rücksicht zu nehmen.

Der Kohlenvorrat ist sehr reichlich zu bemessen; einerseits muß das Lazarettschiff große Dampfstrecken zurücklegen können, und anderseits ist das Kohlen für die Kranken ein unerwünschtes oder sogar schädliches und daher selten vorzunehmendes Ereignis. Ölfeuerung bietet gerade für ein Lazarettschiff manche Vorteile.

Die Größe des Schiffes darf nicht zu gering bemessen werden. Während das Hilfslazarettschiff noch in der Lage sein muß, längsseit eines Kriegschiffes zu gehen, um die Verwundeten unmittelbar überzunehmen, wird man darauf beim Lazarettschiff im allgemeinen verzichten müssen. Bei zu kleinen Schiffen lohnt sich — abgesehen davon, daß sie bei Seegang zu unruhig liegen — die doch immerhin recht kostspielige und mühevolle Anlage nicht. Sie wird um so ergiebiger und billiger, je größer — bis zu einer gewissen Grenze — die Zahl der Krankenbetten ist, der sie zugute kommt. Umgekehrt sind für die Zwecke des Krieges, oft auch in Friedenszeiten, zwei etwas kleinere Lazarettschiffe brauchbarer, als ein großes. Man wird also als zweckmäßige Durchschnittsgröße ein Deplacement von 5000 bis 6000 Tonnen annehmen, das einer Bettenzahl von 250 bis 300 Kranken und Verwundeten entsprechen dürfte. Anderseits wird man natürlich, wenn das Lazarettschiff zu einem bestimmten Zweck, etwa zur dauernden Begleitung einer Flotte, gebaut wird, nach ihrer statistisch festgestellten Krankenzahl die erforderliche Bettenzahl des Lazarettschiffes bestimmen.

Für die reichliche Bootsausrüstung sind schnell arbeitende und wenig Menschenkräfte erfordernde Heißvorrichtungen einzubauen.

Zum Übernehmen von Verwundeten sind an jeder Seite zwei Seitenpforten zweckmäßig. Aufzugsvorrichtungen, eine im Vorschiff, eine im Hinterschiff, eine ganz achtern für ansteckende Kranke, gestatten den Transport der Kranken durch alle Decks.

Ausreichende Schotteinteilung schafft beim Auflaufen auf Minen oder bei Grundberührungen genügende Sicherheit. Die Feuerlöscheinrichtung muß bequem zu handhaben, übersichtlich und ergiebig sein.

Als äußeres Erkennungszeichen dient außer dem Genfer Kreuz im Großmast, einem roten Kreuz auf weißem Grunde, weißer Anstrich des Schiffskörpers, um den

Digitized by Google

ein $1^1/_2$ m breiter grüner Streifen zieht. Die Boote sind dementsprechend durch Anstrich und Genfer Kreuz zu kennzeichnen.

Alle Sonderfragen, wie Einrichtung der Boote, die zur Krankenübernahme bestimmt sind, Heißvorrichtungen für Kranke, etwaige Apparate zur unmittelbaren Übernahme von Schiff zu Schiff in See, Transportmittel an Bord und vieles andere, muß ich hier übergehen. Diese Fragen geben zu manchen Untersuchungen Veranlassung. Sie dürften sich indes zu sehr in Einzelheiten verlieren, als daß sie noch auf allgemeines Interesse rechnen könnten.

III. Musterlazarettschiff, gedacht für die deutsche Marine.

Nach den Erfahrungen der letzten Seekriege haben sich als mittlere Verlustzahlen, die den Friedensvorbereitungen zugrunde zu legen vorgeschlagen wird, 20 Prozent der Besatzung ergeben. Davon werden 4 Prozent als tot, 8 Prozent als schwerverwundet und 8 Prozent als leichtverwundet angesehen. Natürlich sind die Zahlen nicht durchaus zuverlässig. Bedeutende Überschreitungen nach oben, wie auch Zurückbleiben hinter den Zahlen nach unten werden vorkommen. Ersteres war 1904/05 auf russischen Schiffen, letzteres auf japanischen nicht ungewöhnlich.

Die Besatzung einer modernen Flotte zu 16 Linienschiffen mit 4 Großen Kreuzern, Kleinen Kreuzern und Torpedobooten beträgt rund 25 000*) Köpfe. Da nur die Schwerverwundeten Ausschiffung auf das Lazarettschiff benötigen, bedarf die Flotte nach dem Gefecht etwa 2000 Lazarettschiffbetten. Für die Überzahl an Verwundeten nach einem ernsten Gefecht kommen die Reserveplätze auf. Es würden sich also für jedes Geschwader 2 Lazarettschiffe zu 500 oder 4 zu 250 Betten ergeben. Es ist ausgeschlossen und zwecklos, diese Zahlen im Frieden in Dienst zu halten. Sie werden aus in Friedenszeiten ausgewählten Dampfern der Handelsflotte ergänzt werden müssen. Zweckmäßig erscheint es, wie bei den Japanern einige Handelsschiffe von vornherein mit der Absicht zu bauen, sie im Kriegsfalle als Hilfslazarettschiff zu verwenden und darauf bei ihrer Bauanordnung Rücksicht zu nehmen.

Man wird eben ausschließlich Kriegsverhältnisse der Größe eines Lazarettschiffes nicht zugrunde legen können.

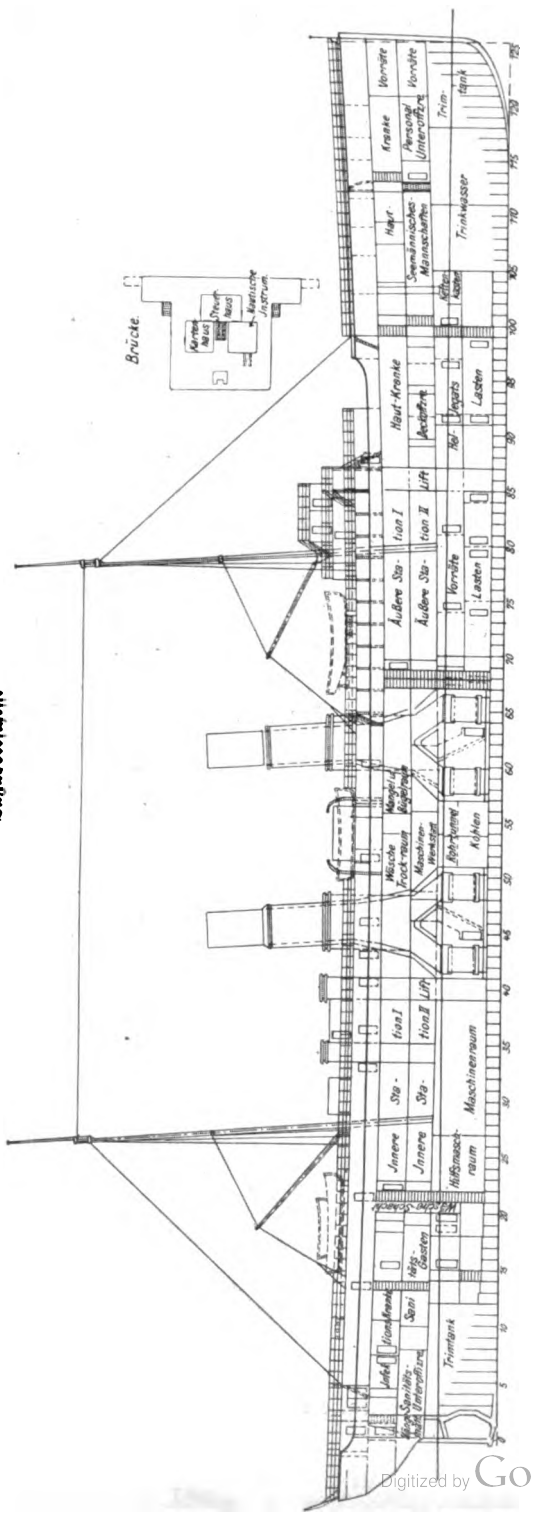
Aus meinen Darlegungen oben folgt, daß die deutsche heimische Schlachtflotte eines Lazarettschiffes nicht unbedingt bedarf, daß sie indes seiner auf die Dauer kaum entraten kann. Versuche ich, die zweckmäßige Größe eines solchen zu bestimmen, so komme ich zu folgenden Ergebnissen.

In den letzten 5 Jahren waren von der Besatzung der Schiffe in den heimischen Gewässern im Durchschnitt 12,3‰ krank in Landlazaretten. Nun wird man sich zweifelsohne leichter entschließen, Kranke in ein Lazarettschiff auszuschiffen, als in ein Landlazarett, weiterhin häufen sich die Fälle zu gewissen Zeiten, besonders in den Frühjahrsmonaten, während sie sich zu anderen Zeiten vermindern. Außerdem muß das Lazarettschiff für alle Möglichkeiten, insbesondere plötzlich ausbrechende Seuchen und Unglücksfälle, gerüstet sein.

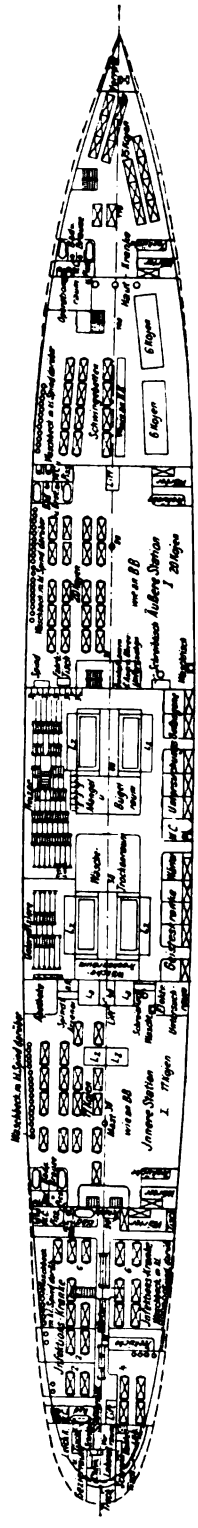
*) Sollte die Kopfzahl sich vermehren, so würde dementsprechend die folgende Berechnung umgestaltet werden müssen.

Digitized by Google

Lazarettschiff.

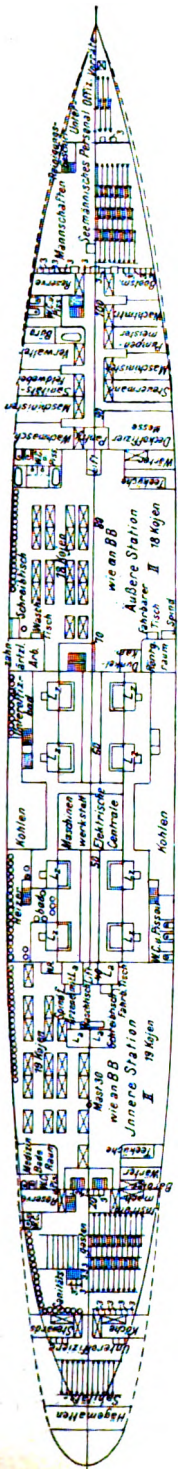


I. Wohndeck.

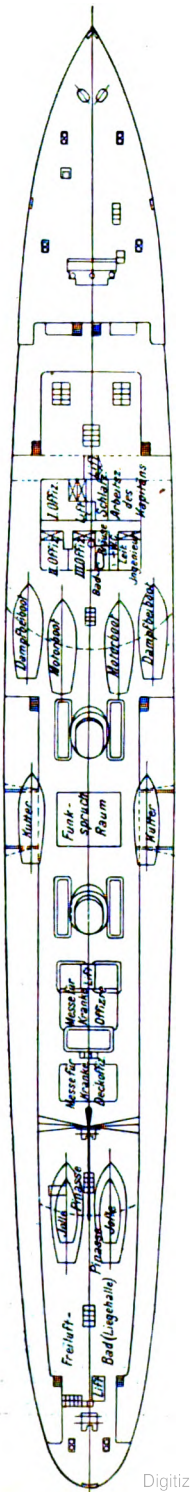


Digitized by Google

II. Wohndeck.



Obere Ansicht.



Oberdeck.

Digitized by Google

Dem steht nun insofern eine gewisse Entlastung gegenüber, als einerseits dienstunbrauchbare Kranke vom Lazarettschiff baldigst an die Marineteile oder Landlazarette abgegeben würden und sich anderseits wohl eine schnellere Entlassung zum Dienst innerhalb der Flotte durchführen ließe.

Aus allem folgt, daß ein Lazarettschiff mit Betten für 20‰ der Besatzung des Verbandes voraussichtlich allen Anforderungen gerecht werden könnte. Für eine Flotte von einer Besatzungsstärke von 25 000 Mann wäre also ein Lazarettschiff mit 500 Betten oder zwei mit 250 Betten erforderlich. Für ein Lazarettschiff bei der heimischen Schlachtflotte ließe sich indes die Ausschiffung in die Landlazarette so regeln, daß auch eine wesentlich geringere Auftausendzahl der Betten genügt, wenigstens solange die Flotte in heimischen Gewässern tätig ist.

Mehr als die Schlachtflotte drängt das Kreuzergeschwader nach einem Lazarettschiff. Die Novelle zum Flottengesetz 1906 sieht ein Kreuzergeschwader zu 4 Großen Kreuzern für den Auslanddienst vor. Seine Besatzung wird etwa 4000 Mann betragen. Es erscheint zweckmäßig, sie um 50 Prozent höher anzunehmen, weil Begleitung von Kleinen Kreuzern, zum mindesten von den draußen befindlichen Stationären, nicht unwahrscheinlich ist. Da unsere Auslandschiffe ihre Kranken im allgemeinen an Bord behalten, lassen sich die Zahlen der von ihrer Besatzung in Landlazaretten behandelten nicht als Grundlage verwenden. Es wird ein ungefähr richtiges Bild geben, wenn nach dem Verhältnis ihres Krankenzuganges zu dem der heimischen Flotte aus der Zahl der von der heimischen Flotte Ausgeschifften die für die Auslandschiffe berechnet wird.

Der Krankenzugang in den außereuropäischen Gewässern ist überall höher, als in den heimischen Gewässern. Er steigert sich in Ostafrika bis über das Doppelte. Auch dort finden sich — für Ostafrika zur Malariazeit — Häufungen der Zugänge. Aus allem folgt, daß etwa die doppelte Auftausendzahl an Lazarettschiffbetten als in der Heimat, also 40 auf Tausend, zur Verfügung stehen muß. Das Lazarettschiff für das Kreuzergeschwader muß also 240 Betten oder mit einem geringen, durch die unberechenbaren tropischen Seuchen wohlbegründeten Zuschlag wie das Geschwaderlazarettschiff in der Heimat 250 Betten haben.

In diese Bettenzahl sind die für gewöhnlich leerstehenden Betten der Infektionsabteilung, etwa 20 an der Zahl, nicht einzurechnen, so daß das deutsche Ideallazarettschiff, wenn ich es so nennen darf, eine Gesamtzahl von 270 Betten hätte.

Wenn auch die Gesamtzahl der Betten für das Auslands- und Inlandslazarettschiff dieselbe bleibt, so verschiebt sich die Verteilung auf die Krankheitsarten, damit auch die Verteilung auf die verschiedenen Stationen. Es erscheint darum zweckmäßig, das Lazarettschiff so anzulegen, daß dieser Verschiebung ohne weiteres Rechnung getragen werden kann, so daß das Lazarettschiff im Auslande und Inlande gleich brauchbar ist.

Die 250 Betten werden zweckmäßig so verteilt, daß etwa 75 der äußeren, 75 der inneren Station angehören und 45 Hautkranken dienen. Von den übrigbleibenden sind 25 in Räumen zu 5, 3 und 2 Betten für Deckoffiziere, Fähnriche und Aspiranten und 20 in Räumen zu 4 und 2 Betten für Offiziere bestimmt. Die

Digitized by Google

letzten 10 endlich verteilen sich auf die Einzelzellen, von denen 5 für Arrestanten, 5 für Geisteskranke eingerichtet werden.

Augen- und Ohrenkranke werden der äußeren Station zugeteilt.

Abtrennung einiger Betten zu Einzelkammern sowohl auf der inneren wie auf der chirurgischen Station ist empfehlenswert. Sie sollen Schwerkranken, Sterbenden, neu Aufgenommenen oder frisch Operierten dienen.

Allen Kranken sind 15 cbm Luftraum zuzumessen. In den Einzelzellen muß der Luftraum etwas größer sein. Unter den Offizierszimmern empfiehlt es sich einige für hochgestellte Offiziere besonders geräumig zu bauen.

Auch nur den wesentlichsten Anforderungen wird, das hoffe ich gezeigt zu haben, ein zum Lazarettschiff umgebautes Handelsschiff nie gerecht werden können. Ich veranlaßte daher den Marinebauführer A. zur Verth, unter Zugrundelegung der mitgeteilten Untersuchungen und Zahlen und des in der Folge noch zu erörternden Besatzungsetats die Pläne eines Lazarettschiffes zu entwerfen. Skizzen des Längsrisses und des ersten und zweiten Wohndecks nach diesem Entwurfe zeigt die Abbildung Seite 878/79. Detaillierte Ausarbeitungen befinden sich auf der Internationalen Hygiene-Ausstellung in Dresden.

Das Schiff hat in ungefähren Zahlen bei einer Länge von 124 m, einer Breite von 15,3 m und einem Tiefgang von 5,3 m eine Wasserverdrängung von 5000 Tonnen. Der Kohlengehalt beträgt 900 Tonnen, die Geschwindigkeit 19 kn.

Zur ärztlichen Versorgung, Pflegung und Wartung der Kranken und Verletzten wird an oberem Sanitätspersonal 1 Marine-Generaloberarzt oder Oberstabsarzt als Leiter, 4 Stabsärzte als Stationsärzte und für die Untersuchungsstation und 5 Assistenzärzte, je einer für jeden Stationsarzt und einer dem Chefarzt beigegeben, nötig sein. Der Assistenzarzt der Untersuchungsstation kann dem Verband bei Ausfällen zur Verfügung gestellt werden. Dazu kommt ein Zahnarzt und ein Apotheker, der zugleich Nahrungsmittelchemiker ist.

An unterem Sanitätspersonal sind für das Bureau des Chefarztes 1 Sanitätsfeldwebel, 1 Sanitätsmaat und 1 Obergast erforderlich, für die innere und äußere Station je 1 Obermaat als Stationsaufseher und je 2 Maate als Deckswachhabende, für die venerische Station 1 Obermaat als Stationsaufseher und 1 Maat, für die Untersuchungsstation, die Apotheke, die Operationsräume, die Offizierräume je 1 Maat, für die innere Station und die äußere Station je 9 Sanitäts- und Ober-Sanitätsgäste, für die venerische Station, die Offizierräume und Deckoffizierräume je 3, für die Operationsräume 2, den Zahnarzt, die Apotheken und die Untersuchungsstation je 1 Sanitäts- oder Ober-Sanitätsgast. Die Station für ansteckende Kranke ist gegebenenfalls vom Personal der inneren und äußeren Station mitzubesetzen. Dazu als Reserve 1 Sanitätsmaat und 2 Sanitätsgäste.

Im ganzen 1 Sänitätsfeldwebel, 3 Ober-Sanitätsmaate, 12 Sanitätsmaate und 35 Ober-Sanitätsgäste, zusammen ein Sanitätsunterpersonal von 51 Mann, aus dem ebenfalls in dringenden Fällen Reserve für den Verband geholt werden kann.

Von dem unteren Personal stehen dem Chefarzt 3 Mann, der inneren Station 12, der äußeren mit Operations- und Röntgenräumen 15, der Hautstation 5,

Digitized by Google

dem Zahnarzt 1, dem Apotheker 2, der Untersuchungsstation 2, den Deckoffizierräumen 4 und den Offizierräumen ebenfalls 4 Mann zur Verfügung.

Das Marine-Sanitätspersonal kann zum Teil durch freiwillige Krankenpfleger ersetzt werden.

Es ist bedauerlich, daß im allgemeinen weibliches Pflegepersonal an Bord von Lazarettschiffen Verwendung nicht finden wird. Den Kranken würde es vielfach eine tröstliche Gewißheit des Wohlgeborgenseins und den Ärzten eine beruhigende Sicherheit sein, daß aufopfernde Pflege ihre Mühen ergänzt.

Der Etat an ärztlichem Personal ist so aufgestellt, daß sich der Betrieb bei vollbesetztem Schiff aufrechterhalten läßt. Zu einer Friedens-Indienststellung mit weniger Kranken würden einige Abstriche möglich sein; dagegen ist im Kriege eine Vermehrung an manchen Stellen notwendig.

Wenn ich in Folgendem eine Übersicht über den übrigen Besatzungsetat gebe, so will ich in Erörterungen über die Auswahl und Zahl der einzelnen Besatzungsarten nicht eintreten. Sie sind weniger nach Vorbildern als nach Überlegungen aufgestellt und machen keinen Anspruch darauf, unanfechtbar zu sein.

Das Sanitätspersonal stellt die Marine. Es besteht, wie oben angefordert, aus:

10 Sanitätsoffizieren,
1 Apotheker,
1 Zahnarzt,
51 unterem Sanitätspersonal, darunter 1 Feldwebel.

Die Schiffsführung liegt in Händen von Beamten (Personal der Handelsmarine):

1 Kapitän,
3 Wachoffiziere,
1 leitender Ingenieur,
1 Zahlmeister.

Als geheuertes Personal sind an Bord:

1 Instrumentenmacher,
1 Barbier,
2 Köche,
2 Stewards.

Von seemännischem Personal sind vorhanden:

4 Deckoffiziere,
13 Unteroffiziere,
4 Handwerker,
4 Mann FT-Personal,
40 Matrosen,

von technischem Marinepersonal:

7 Deckoffiziere,
15 Maschinistenmaate,
50 Heizer.

Das Lazarettschiff hat also eine Gesamtbesatzung von 212 Mann Sie setzt sich zusammen aus 18 Offizieren oder im Offizierrang stehenden Persönlichkeiten,

Digitized by Google

12 Deckoffizieren und Feldwebeln, 6 Mann geheuertem Personal (Köche, Kellner usw.) und 176 Mann, davon 43 Unteroffiziere.

* * *

Das wesentliche Ergebnis meiner Arbeit sehe ich in der Aufstellung einer zweckmäßigen Raumanordnung für das Lazarettschiff. Vielleicht wird noch manches verbessert und manches ergänzt werden müssen. Doch hoffe ich, daß die Untersuchungen eine erneute Anregung bedeuten zur Erreichung des hohen Zieles, unseren Kranken und Verwundeten die denkbar besten Mittel zu ihrer Gesundung zu gewähren und dadurch möglichst viele möglichst schnell als doppelt wertvolle Streiter zum besten der Stoßkraft der Flotte dem Kriegshandwerk wieder zuzuführen.

Digitized by Google

Die Kohlenversorgung der Kriegschiffe im Seekriege.

Eine völkerrechtliche Erörterung von Paul Einicke in Bonn.

I. Kohleneinnahme in neutralen Häfen.

Die Bekohlung der kriegführenden Kriegschiffe im Mutterlande sowie in den Kolonien des eigenen Landes hat für die völkerrechtliche Behandlung der Frage auszuscheiden. Ein interessantes völkerrechtliches Problem ist es jedoch, ob und inwieweit eine Ergänzung des Kohlenvorrates in neutralem Gebiete statthaft ist. Für eine Flotte, die nicht, wie die englische, in aller Welt über eigene Kohlenstationen verfügt, handelt es sich dabei nicht um einen Stoff, der dem Theoretiker des Völkerrechts Gelegenheit gibt, sich in vielleicht geistreichen, aber praktisch wertlosen Vermutungen zu ergehen, sondern um eine Frage von hervorragender strategischer Bedeutung.

Vor noch nicht ganz einem halben Jahrhundert wurden die Neutralen zum ersten Male vor die Entscheidung gestellt, ob sie die Bekohlung kriegführender Schiffe in ihrem Hoheitsbereiche dulden wollten. Während des amerikanischen Sezessionskrieges waren die Kreuzer der Konföderierten genötigt, sich auf neutrale Häfen zu stützen, da die Vereinigten Staaten ihre eigene Küste blockiert hatten. Namentlich britische Häfen wurden wiederholt zu diesem Zwecke in Anspruch genommen, und England, das zu Beginn des Krieges noch eine unbegrenzte Kohleneinnahme gestattet hatte, sah sich veranlaßt, beschränkende Maßnahmen zu treffen. In der für das moderne Neutralitätsrecht vielfach als grundlegend angesehenen Instruktion vom 31. Januar 1862 wurde die Bekohlung nach zwei Richtungen hin eingeschränkt. Die Menge der einzunehmenden Kohlen wurde festgesetzt auf soviel „as may be sufficient to carry such vessel to the nearest port of her own country or some nearer destination". Um zu verhindern, daß die Regel durch wiederholte Bekohlung in englischem Gebiet wirkungslos gemacht würde, bestimmte die Instruktion weiter, daß das Schiff ohne besondere Erlaubnis erst nach Ablauf von drei Monaten in demselben oder einem anderen Hafen, einer Reede oder Gewässern unter britischer Hoheit von neuem Kohlen einnehmen dürfe.

England hat diese Instruktion 1870, 1877, 1885 und 1898 wiederholt, die Vereinigten Staaten und andere Länder haben sie mit geringfügigen Abweichungen, teilweise unter Weglassung der Bestimmung über die wiederholte Kohleneinnahme, übernommen. Den Sinn der ersten der beiden Regeln festzustellen ist nicht ganz leicht, denn sie gewinnt eine völlig verschiedene Bedeutung, je nachdem man unter dem nächsten Hafen des eigenen Landes den absolut nächsten oder den nächsten in der Fahrtrichtung des Schiffes belegenen Hafen versteht. Bei der erst erwähnten Auslegung würden Schiffe auf der Fahrt von einem Hafen des Mutterlandes nach einem überseeischen Hafen ihres Landes in einem neutralen Hafen, den sie vor Zurücklegung der halben Entfernung zwischen den beiden Häfen anlaufen, nur Kohlen zur Rückfahrt, nicht zur Fortsetzung der Reise erhalten. Sind sie dagegen dem Ziele und somit zumeist auch dem Kriegsschauplatze näher, so würden sie Kohlen zu dessen Erreichung bekommen. Schiffe in der Nähe des Kriegsschauplatzes würden also günstiger behandelt werden als solche, die ihm fern sind, ein Ergebnis, das der insbesondere in Deutschland vertretenen

Digitized by Google

Auffassung, daß auf dem Kriegsschauplatze und in seiner Nähe strengere Regeln anzuwenden sind als außerhalb dieses Gebiets, nicht entspricht. Aber wenn dies wirklich der Sinn der englischen Bestimmung ist, so könnte er dadurch umgangen werden, daß sich das Schiff nicht Kohlen zur Fahrt zum nächsten eigenen Hafen, sondern einem näheren Bestimmungsorte geben ließe und so unter mehrfachem Anlaufen neutraler Häfen sein Ziel erreichte. Wegen der Drei-Monats-Regel würde es allerdings nicht immer Häfen des gleichen Landes aufsuchen dürfen, aber das würde es unter Umständen ja auch ohne besondere Schwierigkeiten vermeiden können. Um das zu verhindern, wäre erforderlich, daß der neutrale Staat den näheren Bestimmungsort selbst festsetzt, daß er einen auf dem Rückwege liegenden Hafen wählt und — die Möglichkeit hat, das Schiff zur Fahrt dorthin zu zwingen.

Würde das Schiff Kohlen zur Erreichung des nächsten in seiner Fahrtrichtung belegenen eigenen Hafens bekommen können, so würde der ganze Zweck der Anordnung, Beschränkung der zulässigen Kohlenmenge, hinfällig; das Schiff würde oft mehr Kohlen einnehmen dürfen, als es fassen kann.

Wie die englische Praxis lehrt, hat die Regel den zuerst erörterten Sinn, sie hat ihn wenigstens im Laufe der Zeit bekommen. So verweigerten 1898 die ägyptischen Behörden unter englischem Einflusse dem spanischen Geschwader unter Admiral Camara Kohlen zur Fortsetzung der Fahrt nach den Philippinen.

1904 kam die Tendenz deutlicher zum Ausdruck. In der britischen Instruktion vom 10. Februar 1904 wurde zwischen den Worten nearer destination eingefügt: named neutral. Das Schiff mußte also den näheren Bestimmungsort und, wie eine sechs Tage später den Hafenbehörden zugegangene Instruktion hinzufügte, die Menge der an Bord vorhandenen Kohlen angeben. Am 11. Juli 1904 bestätigte der Premierminister, Mr. Balfour, auf eine Interpellation im Unterhause, daß die Gewährung von Kohlen an die Bedingung geknüpft werde, unmittelbar nach dem nächsten Heimatshafen zu fahren und die Kohlen nicht zur Unternehmung feindlicher Operationen gegen den anderen Kriegführenden zu benutzen. — Die gleichzeitig mit der britischen Instruktion erlassene und im übrigen mit ihr übereinstimmende ägyptische Neutralitätserklärung enthält außerdem als Anhang ein Formular, nach dem sich der Kommandant des Schiffes auf Ehrenwort verpflichtet, nach Verlassen des ägyptischen Hafens sofort und auf direktem Wege nach dem von ihm angegebenen Hafen zu fahren. Allein auch das genügte noch nicht, denn wie wollte man den Kommandanten zur Erfüllung seines Versprechens zwingen? Ein russischer Kreuzer ließ sich denn auch in Port Said Kohlen geben und verpflichtete sich, nach Cadix, einer „nearer neutral destination“ auf dem Heimwege nach Rußland, in See zu gehen; in Wirklichkeit aber dampfte er ins Rote Meer, um dort neutrale Schiffe wegzunehmen.

England zog deshalb nunmehr die Konsequenz, zu der die Regel von 1862 mit Notwendigkeit führen mußte und die literarisch, namentlich von Lawrence, schon vorher gefordert war. Am 12. August 1904 veröffentlichte der Gouverneur von Malta einen Erlaß, nach dem die Instruktion vom Februar 1904 „in so much as it refers to the extent of coal which may be supplied to belligerent ships of war in British Ports during the present war, shall not be understood as having any application in case of a belligerent fleet proceeding either to the seat of

Digitized by Google

war or to any position or positions on the line of route with the object of intercepting neutral ships on suspicion of carrying contraband of war; and that such fleet shall not be permitted to make use in any way of any port, roadstead, or waters subject to the jurisdiction of His Majesty for the purpose of coaling either directly from the shore or from colliers accompanying such fleet, whether vessels of such fleet present themselves to any such port or roadstead or within the said waters at the same time or successively; and 2nd that the same practice shall be pursued with reference to single belligerent ships of war proceeding for purpose of belligerent operations as above defined; provided that this is not to be applied to the case of vessels putting in on account of actual distress at sea". Damit ist die Kohleneinnahme durch kriegführende Schiffe zur kriegerischen Operation gestempelt und praktisch so gut wie verboten. Nur zur Heimkehr in die eigenen Gewässer können Schiffe in Not noch Kohlen bekommen.

Die anderen Staaten, die die englische Regelung von 1862 angenommen haben, sind nicht soweit gegangen. Sie haben insbesondere zu der Frage, ob Kohlen bis zum absolut nächsten oder zum nächsten in der Fahrtrichtung belegenen eigenen Hafen gewährt werden dürfen, zumeist nicht klar Stellung genommen. Nur die skandinavischen Neutralitätserklärungen vom April 1904 haben in Anlehnung an die englische Februar-Instruktion bestimmt, daß Kohlen bis zum nächsten nicht blockierten eigenen Hafen oder mit Genehmigung der Behörden einem näheren neutralen Bestimmungsort eingenommen werden dürfen.

Aber auch die unbestimmte Form der englischen Instruktion von 1862 konnte zur Zeit des russisch-japanischen Krieges nicht als geltendes Völkerrecht betrachtet werden. Frankreich (1898 und 1904) und Rußland (1898) hatten sie in ihre ziemlich ausführlichen Neutralitätserklärungen nicht aufgenommen, und Deutschland hatte überhaupt keine ins einzelne gehenden Neutralitätserklärungen publiziert. Anderseits würde es natürlich auch verfehlt sein, wenn man daraus schließen wollte, daß diese Mächte nun eine unbeschränkte Bekohlung hätten gestatten wollen. Sie wollten sich vielmehr nur eine Entscheidung je nach Lage des konkreten Falles vorbehalten, eine Entscheidung, die in der Nähe des Kriegsschauplatzes natürlich strenger auszufallen hatte, als anderswo. So soll nach Preßnachrichten der Gouverneur von Kiautschou, als sich im August 1904 mehrere russische Kriegschiffe nach ihrem Ausbruch aus Port Arthur in den Hafen von Tsingtau geflüchtet hatten, angewiesen worden sein, ihnen nur soviel Kohlen zu gewähren, wie zur Fahrt bis zum nächsten Heimathafen erforderlich seien. In der Tat würde hier, auf dem Kriegsschauplatze, jedes Mehr eine unmittelbare Erhöhung der Kampftüchtigkeit und so eine mit der Neutralität schwer vereinbare Unterstützung bedeutet haben.

Frankreich duldete bekanntlich während der Fahrt des Baltischen Geschwaders nach dem Fernen Osten mehrfach einen längeren Aufenthalt in seinen Gewässern und veranlaßte dadurch lebhafte Proteste Japans. Während dieses Aufenthalts scheinen auch umfangreiche Bekohlungen stattgefunden zu haben. Inwieweit dies aber innerhalb der Neutralitätszone der Fall war, ist nie genau bekannt geworden. Während des Aufenthaltes des russischen Geschwaders in der Kamranh-Bay hat Frank-

Digitized by Google

reich eine neue Instruktion erlassen und bestimmt, daß nur die zur Fahrt bis Wladiwostok erforderlichen Kohlen an Bord genommen werden dürften. Damit hat es für das Gebiet des Kriegsschauplatzes die englische Regel von 1862 über die Menge der zu gewährenden Kohlen angenommen.

Italien hat sich die beiden englischen Regeln von 1862 nicht zu eigen gemacht, dagegen die Anordnung getroffen, daß kriegführende Schiffe erst 24 Stunden nach ihrem Einlaufen Kohlen bekommen, um dadurch eine unmittelbare Verfolgung zu verhindern.

Einen Unterschied zwischen Kohlenübernahme von Land und aus Transportdampfern, auf den in der Literatur mitunter viel Wert gelegt worden ist, haben die Neutralitätsvorschriften nicht gemacht. England duldete jedoch 1862 vor Ablauf der Frist von drei Monaten eine Umladung aus Transportschiffen, und Frankreich entschuldigte sich Japan gegenüber u. a. damit, daß die Kohlen aus Transportdampfern übernommen seien. Die Proklamation des Gouverneurs von Malta stellt beide Arten der Bekohlung ausdrücklich einander gleich.

Welche Rechtsungleichheit herrschte, zeigte sich im Jahre 1907 auf der zweiten Haager Friedenskonferenz, deren dritte Kommission (zweite Subkommission) die Frage des Aufenthaltes kriegführender Schiffe in neutralem Gebiete zu regeln hatte und das gewonnene Ergebnis in dem Abkommen über die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Falle eines Seekrieges niederlegte. England suchte den durch die Malta-Proklamation geschaffenen Rechtszustand zur Anerkennung zu bringen und beantragte: Eine neutrale Macht darf nicht wissentlich einem Kriegschiffe eines Kriegführenden, das sich innerhalb ihres Hoheitsbereiches befindet, erlauben, Vorräte, Lebensmittel oder Brennmaterial an Bord zu nehmen, um in den Kampf gegen einen Feind zu fahren oder um sich kriegerischen Operationen hinzugeben. Daneben wurde dann, gewissermaßen als Ausnahme für Schiffe auf der Rückfahrt, vorgeschlagen, in neutralem Hoheitsbereiche soviel Kohlen zu gewähren, wie mit den noch an Bord befindlichen genügen, den nächsten Hafen des eigenen Landes zu gewinnen. Der „nähere Bestimmungsort", der die Bedeutung der ganzen Regel zu verwischen geeignet war, fiel weg. — Noch schärfer war der japanische Entwurf. Er verweigerte auch Schiffen mit unbekanntem oder zweifelhaftem Bestimmungsorte die Übernahme von Kohlenverladungen und setzte die in dem oben erwähnten Ausnahmefalle zu gewährende Menge auf die Ergänzung herab, die das Schiff instandsetzt, mit einer „vitesse économique" den nächsten Hafen des eigenen Landes oder einen noch näheren Bestimmungsort zu erreichen. — Ein spanischer Entwurf schloß sich an die englische Regel von 1862 an.

Den Gegenpol bildete Rußland, das energisch von Deutschland und nur sehr lau von Frankreich unterstützt wurde. Nach seinem Vorschlage konnten sich die Schiffe mit den zur Fortsetzung ihrer Reise notwendigen Kohlen versehen „in dem von der Landesgesetzgebung des neutralen Staates festgesetzten Maße und innerhalb der Grenzen, die durch das Lebensinteresse des Schiffes gefordert werden".

Holland wünschte festgestellt zu wissen, daß ein neutrales Gebiet nicht zur Operationsbasis werde, wenn einem kriegführenden Schiffe die zur Fahrt zum nächsten fremden, nicht feindlichen Hafen und einem bei Ausbruch des Krieges in der Fremde befindlichen Schiffe die zur Erreichung eines eigenen Hafens erforderlichen Kohlen gewährt werden.

Digitized by Google

Eine Wiederholung der Kohleneinnahme im Gebiete desselben neutralen Staates vor Ablauf einer Frist von drei Monaten untersagten die Entwürfe Englands und Spaniens.

Auch die Umladung aus Transportschiffen wollte England in neutralem Gebiete verbieten. Ein Artikel des britischen Entwurfs machte es den neutralen Staaten zur Pflicht, soweit wie möglich zu verhindern, daß ein Teil ihres Gebietes oder ihrer Küstengewässer einer kriegführenden Flotte als Operationsbasis diene. Ein anderer sagte u. a., ein neutrales Gewässer gelte als Operationsbasis, wenn die kriegführenden Schiffe sich dort von Hilfsschiffen ihrer Flotte verproviantieren ließen. Über diesen zuletzt genannten Antrag wurde zuerst verhandelt; Deutschland und Rußland erklärten die Bestimmungen über die Operationsbasis nicht annehmen zu können, wenn der Begriff auch auf derartige Umladungen ausgedehnt werde. Deshalb wurde der hierauf bezügliche Satz aus dem Zusammenhange gelöst und in neuer Formulierung zur Abstimmung gebracht. Er wurde im comité d'examen zwar mit fünf Stimmen (Vereinigte Staaten, Brasilien, Spanien, Großbritannien, Japan) gegen drei (Deutschland, Frankreich, Rußland) angenommen, da sich aber sechs weitere Staaten der Abstimmung enthalten hatten und deshalb auf eine allgemeine Annahme des Artikels nicht zu rechnen war, zog England ihn später zurück.

Die Debatte über die Bekohlung in neutralen Häfen bildete einen der Hauptpunkte in den Beratungen über das Abkommen betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekriege und hätte fast ein Scheitern des ganzen Abkommens zur Folge gehabt. Zunächst fand eine allgemeine Besprechung der Frage in der zweiten Subkommission statt. Der englische Delegierte vertrat die Ansicht, daß nur in Notfällen neutrale Häfen zum Zwecke der Kohleneinnahme angelaufen werden könnten. Wenn aber ein Schiff freiwillig dorthin komme, seinen Kohlenvorrat zu ergänzen, so werde das neutrale Gebiet zur Operationsbasis. Aus der bisherigen Praxis glaubte er entnehmen zu dürfen, daß man allgemein geneigt sei, die britische Regel von 1862 anzunehmen. Rußland begründete seinen Standpunkt damit, daß sich der Neutrale jedes Eingriffs in das innere Leben des Schiffes zu enthalten habe und sich auf das laisser vivre beschränken müsse. Zum Leben aber seien zwei Elemente unentbehrlich, Lebensmittel für die Mannschaft und Kohlen für das Schiff. Entziehe man diesem die Kohlen, so töte man es gleichsam. Das aber sei Sache des Feindes, nicht des Neutralen. Wie man früher den Einkauf von Segeln gestattet habe, dürfe man heute den Einkauf von Kohlen, die doch nur an Stelle der Segel getreten seien, nicht verbieten. Technische Fortschritte seien kein Grund, das Völkerrecht zu ändern. Übrigens seien die anderen Vorschläge wenig präzis. Sie ließen die Frage offen, nach welchem Hafen das Schiff zu fahren habe, ob die Entscheidung darüber dem Gutdünken des Kommandanten, den neutralen Behörden oder einer Vereinbarung zwischen beiden oder gar mit dem anderen Kriegführenden überlassen bleiben solle.

Die Sondervorschriften für Schiffe auf der Fahrt zum Kriegsschauplatze, insbesondere aber für Schiffe mit unbekanntem Bestimmungsorte, wurden lebhaft bekämpft. Der holländische Delegierte sowie der Berichterstatter, Professor Renault (Frankreich), wiesen darauf hin, daß das Geheimnis der Bestimmung zur glücklichen Durchführung einer Operation in den meisten Fällen unerläßlich sei. Japan suchte seinen Vorschlag

Digitized by Google

mit der merkwürdigen Begründung zu verteidigen, ebenso wie eine kriegführende Armee nicht neutrales Land benutzen dürfte, um in feindliches Gebiet einzudringen, habe eine feindliche Flotte kein Recht, sich neutraler Häfen als Etappen auf der Fahrt zu dem Kriegsschauplatze zu bedienen. — Eine völlige Verkennung der fundamentalen Unterschiede des Land- und des Seekriegsrechtes! Nicht erst der Durchzug durch neutrales Land, sondern schon jeder Übertritt auf dieses ist verboten oder zieht Entwaffnung und Internierung der übergetretenen Truppen nach sich. Im Seekriege dagegen ist, auch nach japanischer Ansicht, ein Anlaufen neutraler Häfen zu vorübergehendem Aufenthalte statthaft.

Da bei dem Widerstreit der Interessen auf die Annahme eines der ursprünglichen Vorschläge kaum zu rechnen war, wurde im comité d'examen, das in eine genauere Prüfung der Sache eintrat, eine Reihe von Kompromißvorschlägen gemacht, um die zulässige Kohlenmenge zu bemessen: die normale, eine dem Deplacement oder der Zahl der Pferdestärken entsprechende, die zur Zurücklegung einer bestimmten Entfernung erforderliche Menge. — Die Frage der Behandlung von Schiffen auf der Fahrt zum Kriegsschauplatz wurde zunächst zurückgestellt, aber weder diese Vorschläge noch die Beratung in einem besonderen technischen Komitee konnten die Lösung des Problems wesentlich fördern. Schließlich schien ein russischer Kompromißantrag, der zwei Vorschläge kombinierte, die im technischen Komitee etwa gleich viele Anhänger gefunden hatten, Aussicht auf Annahme zu haben. Es sollte eine Ergänzung des Kohlenvorrates zur Füllung der eigentlichen Bunker statthaft sein, indes nur die zur Erreichung des nächsten eigenen Hafens erforderliche Kohlenmenge in den Häfen derjenigen Länder geliefert werden, die dieser Art der Bemessung des zu gewährenden Brennmaterials den Vorzug geben würden. Diese Regelung wurde von England und Japan lebhaft bekämpft, Japan schlug sogar vor, die Bestimmung über die Kohlenmenge lieber ganz fallen zu lassen. Eine energische Verteidigung fand sie durch den deutschen Delegierten, Kontreadmiral Siegel. Den Vorzug der vorangestellten Regel erblickte er in ihrer Einfachheit, die die britische Regel vermissen lasse. Der Neutrale, so führte er aus, könne zwar feststellen, welches der nächste eigene Hafen und wie groß seine Entfernung sei. Er könne aber nicht die zu seiner Erreichung notwendige Kohlenmenge berechnen, da sie von dem Aktionsradius und der Schnelligkeit des Schiffes abhänge. Auch unter Zugrundelegung der sparsamsten Schnelligkeit wechsele sie mit der Qualität der Kohle, dem Zustand der Kessel, der Maschinen, des Schiffskörpers, der Tüchtigkeit des Personals. Endlich sei mit Wind und Wetter und der Möglichkeit der Blockade des nächsten eigenen Hafens zu rechnen. Gegen einen Mißbrauch seines Gebietes könne sich der Neutrale leicht durch Schließung seiner Häfen, die ihm ja stets möglich sei, schützen. Nachdem England sich zu der wichtigen Konzession bereit erklärt hatte, daß die zur Erreichung des nächsten Hafens erforderliche Menge lediglich einen Berechnungsmodus darstelle (nicht, wie nach der neueren englischen Praxis, eine Pflicht des Schiffes, diesen Hafen auch wirklich anzulaufen, in sich schließe), anderseits aber seine Zustimmung davon abhängig gemacht hatte, daß die englische Regel als die ältere vorangestellt und die deutsche als Ausnahme betrachtet werde, kam der Artikel in folgender Fassung zur Abstimmung: Die kriegführenden Kriegschiffe dürfen innerhalb neutraler Häfen und Reeden .... nur so viel Feuerungs-

Digitized by Google

material einnehmen, um den nächsten Hafen ihres eigenen Landes zu erreichen. Sie können übrigens das zur vollständigen Füllung ihrer eigentlichen Kohlenbunker erforderliche Feuerungsmaterial einnehmen, wenn sie sich in neutralen Ländern befinden, die diese Art der Bemessung des zu liefernden Feuerungsmaterials angenommen haben. Die . . . . Einnahme von Feuerungsmaterial gibt kein Recht, die gesetzliche Aufenthaltsdauer zu verlängern. Wenn indes die Schiffe nach dem Gesetz der neutralen Macht erst 24 Stunden nach ihrer Ankunft Kohlen erhalten, so verlängert sich diese Dauer um 24 Stunden. — Diese Fassung fand einstimmige Annahme, jedoch enthielten sich die Vereinigten Staaten, England und Japan der Abstimmung. Der letzte, dem italienischen Neutralitätsrecht entnommene Satz war auf Veranlassung Englands in den Artikel aufgenommen. Fast schien es, als sollte auf dieser Basis in der Plenarsitzung der dritten Kommission eine Einigung zustandekommen. Der schärfste Gegner, Japan, erklärte sich zur Annahme des Artikels, der als Artikel 19 seinen Platz in dem Abkommen gefunden hatte, bereit, wenn er einstimmig angenommen würde und Garantien gegeben würden, daß die Kohleneinnahme nicht zu einer Umgehung der Bestimmungen über die Aufenthaltsdauer*) benutzt werden könne. An dieser Frage, die durch ein inzwischen eingebrachtes russisches Amendement aufgerollt wurde, scheiterte schließlich die allgemeine Annahme des Artikels. Rußland hatte die Streichung des vorletzten Satzes beantragt, um den Schiffen jedenfalls die Vollendung einer begonnenen Bekohlung zu sichern, auch wenn dabei die gesetzliche Aufenthaltsdauer überschritten würde. Nach einer scharfen Debatte zwischen dem russischen und dem japanischen Delegierten wurde der russische Antrag mit 27 gegen 5 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen. Die japanische Delegation zog darauf ihre Zustimmung zu dem ganzen Abkommen zurück. Japan hat das Abkommen später zwar ratifiziert, aber ebenso wie England, Persien und Siam einen Vorbehalt gegen Artikel 19 gemacht.

Der russische Antrag hat trotz der großen Bedeutung, die ihm beigelegt wurde, seinen Zweck nicht erreicht. Eine positive Vorschrift, daß die Nichtvollendung der Kohleneinnahme ein Recht zur Verlängerung des Aufenthaltes gebe, enthält er nicht; dagegen bestimmt Artikel 14 des Abkommens ausdrücklich, daß die Kriegschiffe ihren Aufenthalt über die gesetzliche Aufenthaltsdauer hinaus nur aus Anlaß von Beschädigungen oder wegen des Zustandes der See verlängern dürfen.

Der englisch-japanische Antrag, Schiffen auf der Fahrt zum Kriegsschauplatz die Kohleneinnahme zu versagen, wurde gegen die Stimmen der Antragsteller und Spaniens, bei Enthaltung von Brasilien, Italien und der Türkei, abgelehnt. Damit ist diesen Staaten das Recht, eine derartige Bestimmung in ihren Neutralitäts-

*) Über die Aufenthaltsdauer bestimmt Artikel 12: Sofern die Gesetzgebung der neutralen Macht nicht anderweitige besondere Bestimmungen enthält, ist es den Kriegschiffen der Kriegführenden, abgesehen von den in diesem Abkommen vorgesehenen Fällen, untersagt, sich innerhalb der Häfen, Reeden oder Küstengewässer einer solchen Macht länger als 24 Stunden aufzuhalten.

Artikel 14: Kriegschiffe von Kriegführenden dürfen ihren Aufenthalt in einem neutralen Hafen über die gesetzliche Dauer hinaus nur aus Anlaß von Beschädigungen oder wegen des Zustandes der See verlängern. Sie müssen auslaufen, sobald die Ursache der Verzögerung fortgefallen ist.

Digitized by Google

erklärungen zu treffen, natürlich nicht genommen. Die Ablehnung bedeutet nur, daß ein Staat dazu nicht verpflichtet ist.

Auch über die Frage der wiederholten Kohleneinnahme kam es im Haag zu lebhaften Kämpfen. An dem englischen Vorschlage — der spanische war zu seinen Gunsten zurückgezogen — wurde bemängelt, daß er die zweite Kohleneinnahme in jedem Hafen desselben Landes, gleichgültig in welcher Weltgegend er liege, untersage. Man schlug deshalb vor, das Verbot auf Häfen desselben Territoriums zu beschränken, dem neutralen Staate überhaupt freie Hand zu lassen oder eine bestimmte Strecke festzusetzen, nach deren Zurücklegung, ohne Rücksicht auf die verstrichene Zeit, neue Kohlen gewährt werden könnten. Der letztere Antrag wurde von Rußland und Frankreich unterstützt und in dem Entwurf des comité d'examen aufgenommen, scheiterte aber am Widerspruch Englands. Rußland und Deutschland erklärten sich schließlich mit dem englischen Vorschlage einverstanden, wenn, ebenso wie in der englischen Neutralitätserklärung, der er entnommen ist, die Möglichkeit offen bliebe, mit Erlaubnis der neutralen Regierung Ausnahmen zuzulassen. Als auch dieser Antrag gegen die Stimmen Deutschlands, Brasiliens, Frankreichs und Rußlands abgelehnt wurde, erklärte Deutschland seinen Vorbehalt gegen den Artikel, den es auch bei der Ratifikation aufrechterhielt. Artikel 20 lautet: Die Kriegschiffe von Kriegführenden, die in dem Hafen einer neutralen Macht Feuerungsmaterial eingenommen haben, dürfen ihren Vorrat in einem Hafen derselben Macht erst nach 3 Monaten erneuern.

Das Ergebnis der Beratungen im Haag kann kaum als erfreulich bezeichnet werden. Selbst abgesehen davon, daß mehrere der wichtigsten Seemächte wenigstens einen der beiden Artikel mit Vorbehalten belegt haben, bedeuten die Regeln nur einen äußerst geringen Fortschritt im Interesse der Rechtseinheit. Der Neutrale hat nach dem Wortlaut des Artikels 19 die Wahl zwischen zwei Systemen. In Wirklichkeit ist seinem Ermessen noch ein weit größerer Spielraum gelassen. Nichts steht im Wege, daß er Sonderbestimmungen nach Art der abgelehnten englischen Anträge trifft. Ja die Präambel des Abkommens gibt ihm ausdrücklich ein Recht, wenn er es für erforderlich hält, sogar während eines Krieges strengere Regeln zu erlassen. Wie will man da verhindern, daß sich nicht zufällig die Erfordernisse der Neutralität mit den Interessen eines befreundeten Kriegführenden decken und „notwendig" machen, dessen Gegner durch verschärfte Vorschriften die Fahrt zum Kriegsschauplatz zu erschweren? Eine kriegführende Macht wird also im voraus zumeist nicht sicher wissen, welche Behandlung sie von den Neutralen zu erwarten hat. Dem wird auch durch die Bestimmung, daß die vertragschließenden Teile sich zu gegebener Zeit die von ihnen getroffenen Anordnungen mitzuteilen haben, mehr formell als materiell abgeholfen.

Ist das Abkommen für Deutschland als kriegführende Macht wenig günstig, so läßt sich nicht verkennen, daß es für eine neutrale Macht einen gewissen Fortschritt bedeutet. Sein Hauptwert beruht in der Entlastung der Verantwortlichkeit der Neutralen. Diese sind nicht, wie es in England und auch anderswo behauptet wurde, verpflichtet, die strengen britischen Vorschriften zu befolgen, sie brauchen nicht die lästige Untersuchung vorzunehmen, ob das Schiff zum Kriegsschauplatz fährt, und die

Digitized by Google

schwierige Berechnung, wie viel Kohlen für die Fahrt bis zu einem bestimmten Hafen erforderlich sind, ist ihnen erspart, wenn sie das dem deutschen Vorschlage entsprechende System, Kohlen zur Füllung der eigentlichen Bunker, annehmen. Als Aktivum kann endlich noch die Feststellung gebucht werden, daß die zur Fahrt bis zum nächsten eigenen Hafen erforderliche Kohlenmenge nur einen Berechnungsmodus darstellt und das Schiff keine Verpflichtung zu übernehmen braucht, wirklich nach dem Hafen zu fahren oder die neutrale Behörde die noch schwierigere Pflicht, dafür zu sorgen, daß das Schiff diesem Verlangen nachkommt. Im ganzen genommen wird man Artikel 19 als Kompromiß zwischen den entgegengesetzten Interessen bezeichnen müssen, der nicht gerade sehr erfreulich ist, mit dem man sich aber, angesichts der großen Schwierigkeiten, immerhin wird zufrieden geben können.

Ganz unbefriedigend aber ist Artikel 20, zumal in der angenommenen Fassung. Weshalb ein Schiff, das in Vlissigen Kohlen eingenommen hat, nicht nach 2 Monaten in Batavia seinen Kohlenvorrat ergänzen soll, ist wahrlich nicht einzusehen. Der Zweck der Bestimmung, ein Kreuzen in einer bestimmten Gegend unter Stützung auf die dortigen neutralen Häfen zu verhindern, wird völlig verfehlt, da dem Schiffe nichts im Wege steht, heute in Vlissingen, gleich darauf in Ostende, dann vielleicht in Dünkirchen, in Dover, in Bergen, Göteborg und Frederikshaven Kohlen einzunehmen und so bei ständiger Inanspruchnahme benachbarter neutraler Häfen die Nordsee unsicher zu machen.

Über die Bekohlung aus Transportschiffen sagt das Abkommen nichts. Wie aus dem Gange der Verhandlungen hervorgeht, kann man die Bestimmungen der Artikel 19 und 20 nicht ohne weiteres auf sie anwenden. Zwei Fragen ergeben sich hier: Ist die Bekohlung aus Transportschiffen überhaupt statthaft, ist sie in höherem Maße zulässig als diejenige von Land aus? Die erste Frage kann auf Grund der bisherigen Praxis sowie der Haager Verhandlungen nicht verneint werden, und man wird deshalb einer neutralen Macht keinen Vorwurf machen dürfen, wenn sie die Umladung von Kohlen aus Transportschiffen duldet. Sie kann sie freilich auch verbieten, wird es dann aber ausdrücklich anordnen müssen. Die zweite Frage hat im wesentlichen nur für die Länder Bedeutung, die die englische Regel angenommen haben. Mehr als zur Beladung der eigentlichen Bunker erforderlich ist, wird ein Schiff zumeist kaum einzunehmen beabsichtigen. Wenn aber eine derartige Ergänzung nicht neutralitätswidrig ist, werden die Staaten, die von Land aus nur die zur Erreichung des nächsten Heimatshafens erforderlichen Kohlen gewähren, die Füllung der Bunker aus Transportdampfern auch dulden dürfen. Anderseits dürfen sie natürlich auch auf die Umladung die englische Regel oder gar eine noch strengere anwenden, aber auch hier würde es zum mindesten der Forderung internationalen Taktes entsprechen, wenn der Wortlaut der Neutralitätserklärung dies klar zum Ausdruck brächte. Auch die Bekohlung in Küstengewässern ist in dem Abkommen nicht geregelt. Diese Frage wird sich praktisch im großen und ganzen mit der eben erörterten decken.

Endlich noch ein paar formelle Bemerkungen zu Artikel 19. Die Worte: Sie können übrigens das zur vollständigen Füllung ihrer eigentlichen Kohlenbunker erforderliche Feuerungsmaterial einnehmen . . . . legen den Schluß nahe, es sollte damit ein absolutes Recht des Schiffes auf Gewährung der genannten Menge festgestellt

Digitized by Google

werden. Das ist unzutreffend. Die neutrale Regierung ist überhaupt nicht verpflichtet, kriegführende Schiffe in ihre Häfen aufzunehmen, braucht ihnen also auch die Einnahme von Kohlen nicht zu gestatten. Der Sinn der Bestimmung ist nur der, daß die neutrale Macht ihre Neutralität nicht verletzt, wenn sie duldet, daß ein Kriegschiff die vorbezeichnete Kohlenmenge in ihrem Gebiete an Bord nimmt.

Artikel 19 spricht von Feuerungsmaterial, nicht nur von Kohlen, und trifft somit auch Öl und anderes Brennmaterial. In dem nachträglich hinzugefügten letzten Satze hat man übersehen, darauf Rücksicht zu nehmen und in ihm das Wort Kohlen stehen lassen.

II. Kohlenzufuhr durch neutrale Schiffe.

Wie aus dem obigen hervorgeht, wird eine kriegführende Flotte auf einen direkten Bezug von Kohlen aus neutralem Gebiete und ihre Verladung in neutralen Häfen und Gewässern nie mit voller Sicherheit rechnen können und wenigstens bis zu einem gewissen Grade auf eine Bekohlung aus Transportschiffen angewiesen bleiben. Soweit diese die Flagge der Kriegspartei selbst führen, unterliegen sie dem Seebeuterecht und können von der Gegenpartei weggenommen werden. Völkerrechtlich interessanter ist ihre Stellung, wenn sie unter neutraler Flagge fahren.

Hier kommt zunächst der Gesichtspunkt der Kriegskonterbande in Betracht. Die Frage, ob Kohle Kriegskonterbande ist, hat heute im wesentlichen nur mehr historisches Interesse. Nach der von Grotius begründeten und der englisch-amerikanischen Praxis weitergebildeten Theorie, die zwischen absoluter und relativer Konterbande unterscheidet, gehört Kohle zur relativen Konterbande, d. h. sie gilt dann als Konterbande, wenn sie unmittelbar für Kriegszwecke bestimmt ist. Die kontinentale Theorie dagegen leugnete bis vor kurzem den Begriff der relativen Konterbande und betrachtete nur Gegenstände, die ausschließlich für Kriegszwecke bestimmt sein können, als Konterbande. 1859 und 1870 erklärte Frankreich Kohle nicht für Konterbande. Auf der Kongokonferenz (1884) protestierte Rußland energisch dagegen, daß Kohle als Konterbande angesehen werden könne. 1898 stellte Spanien nur eine Liste für absolute Konterbande auf, die Vereinigten Staaten dagegen zwei, eine für absolute und eine für relative Konterbande; in der letzteren war auch die Kohle enthalten. Der russisch-japanische Krieg brachte einen Umschwung. Japan rechnete Kohle unter die relative Konterbande, Rußland dagegen sogar unter die absolute. Hierüber beschwerten sich die Vereinigten Staaten und England, und Rußland gab schließlich nach, indem es erklärte, Kohle fortan als relative Konterbande behandeln zu wollen. Durch die Londoner Seerechtsdeklaration vom 26. Februar 1909 ist endgültig anerkannt, daß Kohle als relative Konterbande anzusehen ist. Wenn auch die Deklaration von Deutschland noch nicht ratifiziert worden ist, so darf doch angenommen werden, daß die Regelung dieses Punktes der seit dem russisch-japanischen Kriege herrschenden Ansicht entspricht. Die schwierige Frage der „feindlichen Bestimmung", die die Voraussetzung der Beschlagnahme der relativen Konterbande bildet, brauchen wir hier nicht zu untersuchen. Bei Kohlen, die für eine kriegführende Flotte bestimmt sind, liegt sie jedenfalls vor.

Das Schiff, das die Kohlen befördert, kann von dem Gegner des Kriegführenden, dem sie zugeführt werden sollen, beschlagnahmt, die Kohlen selbst eingezogen

Digitized by Google

werden. Wann das transportierende Schiff selbst eingezogen werden konnte, war bisher in den Prisenreglements der Kriegführenden verschieden geregelt. Nach Artikel 40 der Londoner Seerechtsdeklaration ist die Einziehung schon zulässig, wenn die Konterbande nach Wert, Gewicht, Umfang oder Fracht mehr als die Hälfte der Ladung ausmacht. Bestritten war bisher auch, wo die Beschlagnahme des Schiffes erfolgen konnte. Während namentlich England stets die Auffassung vertreten hatte, daß es alsbald nach seinem ersten Auslaufen beschlagnahmt werden könne, verfocht Deutschland während des Burenkrieges England gegenüber die Auffassung, daß dies nur in der Nähe des Kriegsschauplatzes statthaft sei. Infolge des Protestes anläßlich der Durchsuchung deutscher Postdampfer erlangte es auch von England die Zusicherung, daß die nach Südafrika bestimmten Schiffe nicht in Aden oder in weiterer oder gleich weiter Entfernung vom Kriegsschauplatze angehalten werden sollten. Die Londoner Seerechtsdeklaration bedeutet demgegenüber einen Rückschritt. Sie bestimmt in Artikel 37: Befördert ein Schiff Gegenstände, die der Beschlagnahme als absolute oder relative Konterbande unterliegen, so kann es auf hoher See oder in den Gewässern der Kriegführenden während der ganzen Dauer seiner Reise beschlagnahmt werden, selbst wenn es die Absicht hat, einen Zwischenhafen anzulaufen, bevor es die feindliche Bestimmung erreicht.

Die Einziehung der Kohlen und eventuell des Schiffes erfolgt durch den Spruch des nationalen Prisengerichtes, gegen welchen in der Regel ein Rechtsmittel an eine höhere Instanz gegeben ist. Die Zweite Haager Friedenskonferenz hat bekanntlich in dem Abkommen über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofes einen weiteren Rekurs an ein internationales Prisengericht vorgesehen. Da aber dies Abkommen bisher noch nicht ratifiziert ist, steht diese Möglichkeit vorläufig noch auf dem Papier. Nachdem die Londoner Seerechtsdeklaration diesem internationalen Prisengericht das für den Fall, daß nicht zwischen den Beteiligten bestehende Verträge ein anderes bestimmen, anzuwendende Recht geschaffen hat, ist die Verwirklichung dieser Instanz nunmehr etwas näher gerückt.

Bis in die neueste Zeit hinein war streitig, ob ein neutraler Staat den Transport von Konterbande unter seiner Flagge dulden dürfe. Bekannt ist, daß der Norddeutsche Bund während des deutsch-französischen Krieges in England sich über die Ausfuhr von Konterbande nach Frankreich beschwert hat. Freilich wurden die Argumente zugunsten eines Verbotes mit mehr Energie als Überzeugungskraft und Erfolg geltend gemacht. Aber noch im spanisch-amerikanischen und im russisch-japanischen Kriege fühlten sich namentlich schwächere Staaten verpflichtet, die Ausfuhr von Konterbande oder ihre Beförderung unter ihrer Flagge zu verbieten. Auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz wurde jedoch widerstandslos festgestellt, daß ein neutraler Staat nicht verpflichtet ist, die für Rechnung des einen oder des anderen Kriegführenden erfolgende Ausfuhr oder Durchfuhr von Waffen, von Munition sowie überhaupt von allem, was einem Heer oder einer Flotte von Nutzen sein kann, zu verhindern (Artikel 7 des Abkommens über die Rechte und Pflichten der Neutralen im Landkriege; Artikel 7 des Abkommens über die Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekriege). Damit ist festgestellt, daß ein neutraler Staat auch den Export von Kohlen aus seinem Gebiete und ihren Transport unter seiner Flagge nicht zu verbieten braucht.

Digitized by Google

Merkwürdig erscheint es demgegenüber, daß England, eine Macht, die sich stets energisch geweigert hat, ihren Untertanen die Ausfuhr von Konterbande zu verbieten, gerade bezüglich des Kohlentransportes für eine kriegführende Flotte eine abweichende Haltung eingenommen hat. 1870 und 1904 wurde britischen Untertanen verboten, ihre Schiffe chartern zu lassen, damit sie einer kriegführenden Flotte als Kohlenschiffe folgten (Erklärung Gladstones im Unterhause vom 1. August 1870; Schreiben des Auswärtigen Amts vom 25. November 1904). Dieser scheinbare Widerspruch klärt sich dadurch auf, daß England in diesem Falle nicht die Konterbanderegeln, sondern die Vorschriften über die Ausrüstung feindlicher Schiffe in neutralem Gebiete zur Anwendung bringt. Professor Holland sagt geradezu in einem Briefe an die „Times" vom 7. November 1904: „It would tend to clearness if the term »contraband« were never employed in discussions with reference to prohibition of the supply of coal to a belligerent fleet at sea."

Der englische Rechtsstandpunkt ist folgender: Die Foreign Enlistment Act von 1819 (neue verschärfte Fassung von 1870) verbietet die Ausrüstung von Schiffen für den Heeres- oder Marinedienst eines Kriegführenden in britischem Hoheitsbereich. Nach der interpretation clause dieses Gesetzes bezieht sich diese Regel auch auf Vorratsschiffe und umfaßt der Begriff Ausrüstung auch den Fall, daß ein Schiff mit irgendwelchen Vorräten oder anderen Dingen versehen wird, die auf einem Schiffe gebraucht werden, um es zur Seefahrt tauglich zu machen. Auf Grund dieses britischen Landesgesetzes war die Regierung sowohl 1870 wie 1904 zum Erlaß der oben erwähnten Verbote, die übrigens nicht allzustreng gehandhabt wurden, vollauf berechtigt. Andere Staaten, die auch die Ausrüstung von Kriegschiffen für einen Kriegführenden in ihrem Gebiete verboten haben, haben den Begriff nie so weit ausgedehnt wie England.

Im Haag versuchte die englische Delegation 1907, dem britischen Rechte allgemeine Anerkennung zu verschaffen. Zwar erklärte sie sich einerseits bereit, auf den Begriff der Kriegskonterbande überhaupt zu verzichten, und versuchte so, England vor der Welt als die eifrigst auf die „Humanisierung" des Seerechts bedachte Macht hinzustellen, anderseits suchte sie aber auf Umwegen praktisch eine weitgehende Verschärfung des bisher in fast allen nichtbritischen Ländern geltenden Rechts zu erreichen. Bei Beratung des Abkommens über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe schlug England eine Definition des Begriffes Kriegschiff vor, die zwei Arten von Kriegschiffen unterschied: Kampfschiffe (vaisseaux de combat) und Hilfsschiffe (vaisseaux auxiliaires). „Unter der Bezeichnung Hilfsschiff ist jedes feindliche oder neutrale Kauffahrteischiff zu verstehen, das zur Beförderung von Seeleuten, Kriegsmunition, Heizmaterial, Lebensmitteln, Wasser oder anderen Vorräten von Kriegsbedarf für eine Flotte verwendet wird oder das zur Ausführung von Reparaturen, zur Beförderung von Depeschen oder zur Einziehung von Informationen bestimmt ist, sofern ihm die Verpflichtung obliegt, den Marschbefehlen, die ihm direkt oder indirekt von der Kriegsflotte erteilt werden, Folge zu leisten. Unter diese Begriffsbestimmung fällt auch jedes Schiff, das zum Truppentransport Verwendung findet."

Der britische Entwurf eines Abkommens über die Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekriege aber enthielt die Bestimmung, daß ein neutraler Staat, soweit

Digitized by Google

es ihm möglich sei, verhindern müsse, daß innerhalb seines Hoheitsbereiches die Ausrüstung eines Kriegschiffes vorgenommen werde. Wendet man diese Regel auf Hilfsschiffe im Sinne der britischen Definition an, so würde der neutrale Staat verpflichtet gewesen sein, die Ausfahrt eines jeden Kohlenschiffes zu verhindern, dem nach seinem Auslaufen auch nur indirekt Befehle von einer kriegführenden Flotte erteilt werden können, oder das, wie der englische Delegierte ausführte, von Zeit zu Zeit einem kriegführenden Geschwader angegliedert würde oder mit einem solchen zusammenträfe. Aber die Tragweite der britischen Definition ist damit noch lange nicht erschöpft. Auch das Schicksal des Kohlenschiffes selbst wird wesentlich verschlechtert. Als konterbandeführendes Schiff könnte es nur beschlagnahmt und eventuell vom Prisengericht zur Einziehung verurteilt werden, eine Versenkung würde nur in dringenden Notfällen statthaft sein und unterläge der Beurteilung des Prisengerichtes. Als Hilfsschiff könnte es nach englischem Rechte ohne weiteres weggenommen und versenkt werden. Dank dem energischen Proteste der amerikanischen und der russischen Delegation, vor allem aber des deutschen Delegierten, Frhr. v. Marschall, zog England seine Definition zurück.

Artikel 8 des Abkommens über die Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekriege lautet: Eine neutrale Regierung ist verpflichtet, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um in ihrem Hoheitsbereiche die Ausrüstung oder die Bewaffnung jedes Schiffes zu verhindern, bei dem sie triftige Gründe für die Annahme hat, daß es zum Kreuzen oder zur Teilnahme an feindlichen Unternehmungen gegen eine Macht, mit der sie im Frieden lebt, bestimmt ist. Sie ist ferner verpflichtet, dieselbe Überwachung auszuüben, um zu verhindern, daß aus ihrem Hoheitsbereiche irgendein zum Kreuzen oder zur Teilnahme an feindlichen Unternehmungen bestimmtes Schiff ausläuft, das innerhalb ihres Hoheitsbereichs ganz oder teilweise zum Kriegsgebrauche hergerichtet worden ist. Dieser Artikel bezieht sich also nicht auf Kohlenschiffe. Diese gelten vielmehr in der Regel einfach als neutrale Schiffe, die Konterbande transportieren. Freilich wird sich nicht verkennen lassen, daß sie unter Umständen auch einmal als Kriegschiffe angesehen werden können, nämlich, wenn sie dauernd oder doch längere Zeit im Verbande der Flotte fahren und von einem ihrer Offiziere befehligt werden. Die Grenze zwischen beiden Fällen wird stets schwankend bleiben, da es sich im wesentlichen um eine Tat-, nicht um eine Rechtsfrage handeln wird. Immerhin wäre es wünschenswert, wenn die Dritte Haager Friedenskonferenz, die das Werk der Zweiten jedenfalls einer eingehenden Prüfung wird unterziehen müssen, auch über diesen Punkt etwas mehr Klarheit schaffte. Die neutrale Regierung wird auch ohnedies schon in dem Falle, daß sich eine in der Nähe ihrer Küste kreuzende Kriegsflotte längere Zeit durch Transportschiffe aus ihrem Gebiete mit Kohlen versorgen läßt, das Auslaufen dieser Schiffe aus dem Grunde untersagen müssen, daß sie ihr Gebiet nicht zur kriegerischen Operationsbasis werden lassen darf.

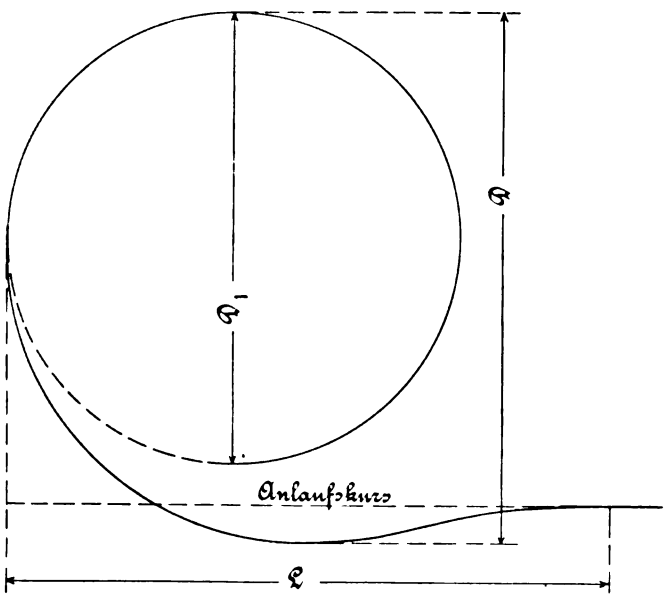
Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Zu dem Artikel: „Eine neue Methode zur Bestimmung des Drehkreisdurchmessers eines Schiffes."

Wesentlich für die Messung des Drehkreisdurchmessers ist es, die vom Heck beschriebene Bahn zu bestimmen, da der Drehkreisdurchmesser des Hecks der größte ist. Ganz allgemein konnte der Unterzeichnete für den Weg des Hecks die aus Skizze 1 ersichtliche Gestalt festlegen, wenn die Messungen vorschriftsmäßig an windstillen Tagen und bei gleich bleibender Maschinenleistung während des Manövers ausgeführt wurden. Es ist danach augenfällig, daß die Bestimmung des Durchmessers D_1, wie Taylor ihn

Skizze 1.



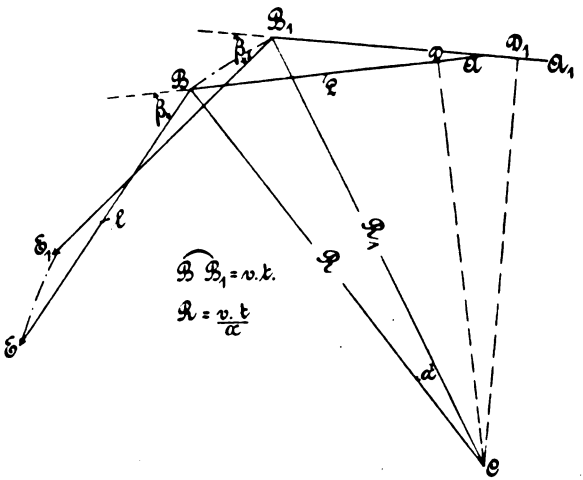
plant, nur von nachgeordneter Bedeutung sein kann; für den Raumbedarf zur Wendung ist die Bestimmung von L, der taktischen Anlaufslänge von Beginn des Ruderlegens bis zur Drehung um 8 Strich, und von D, des taktischen Durchmessers bis zur Drehung um 16 Strich, erforderlich. Daher ist erste Bedingung für die Brauchbarkeit einer derartigen Meßmethode die Ermittlungsmöglichkeit von L und D. Taylors Vorschlag erfüllt diese Bedingung nicht.

Die Kaiserliche Werft Kiel geht bei ihren Methoden von der Anschauung aus, daß die Beobachtungsstation unter allen Umständen auf dem manövrierenden Schiffe liegen muß und bei den Beobachtungen die Schulung des Beobachters keinen Einfluß gewinnen dürfe, um objektive Ergebnisse zu erzielen. Selbsttätig zeichnende Meßapparate sind daher erforderlich.

Digitized by Google

Mit Hilfe des Schiffsweganzeigers,*) eines am Heck aufgebauten Meßapparates, ist es gelungen, unabhängig von Wind und Wetter automatisch alle die Beobachtungen aufzuzeichnen, die zur Bestimmung des Schiffsweges beim Manöver notwendig werden; es ist ferner gelungen, die Abhängigkeit der Schraubenumdrehungen von der Ruderlage und den Einfluß des Manövers auf Trimm und Krängung des Schiffes automatisch mit diesem Meßapparat festzulegen. In zeitlicher Übereinstimmung mißt der Apparat: die Ruderlage, die Schraubenumläufe, die Weggeschwindigkeit des Hecks mittels Schleppwiderstandes, den Winkel zwischen dem Schleppwiderstand, der sogenannten Schleppboje, im Wasser und Mitte Schiff, die Richtungsänderung des Schiffes gegenüber der Anfahrtslage mittels Gyroskops und die Zeit. Mit Hilfe dieser Angaben ist es möglich, die Bahn des Hecks wie auch die jeweilige Lage des Schiffs zu bestimmen; zur näheren Einsicht in die Methode muß auf die in der Fußnote genannten Veröffentlichungen verwiesen werden (Skizze 2).

Skizze 2.



Aus den umfangreichen Messungen mit dem Schiffsweganzeiger hat sich ergeben, daß die von Taylor beabsichtigte Messung von D_1 mit Hilfe einer Formel berechnet werden kann, sobald der Winkel β aus Skizze 2 bekannt ist. Bezeichnet L die Länge des Schiffes in der Wasserlinie, l die Länge der Schleppbojenleine, so ist:

$$D_1 = \sqrt{\left(\frac{^9/_5\,L + \cos\beta \cdot l}{\sin\beta}\right)^2 + l^2}.$$

Schon vor den Meßfahrten kann eine Kurve errechnet werden mit dem Winkel β als Abszisse und dem Durchmesser D_1 als Ordinate, so daß D_1 schon während der Messung nach Eintritt gleichmäßiger Drehung aus der Registrierung von β entnommen werden kann.

Dieser Weg ist ebenso genau und dabei wesentlich einfacher als der von Taylor.

*) Tjard Schwarz: Vortrag „Über Rudermomentmessungen und Drehkreisbestimmung von Schiffen". — Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, 1910.

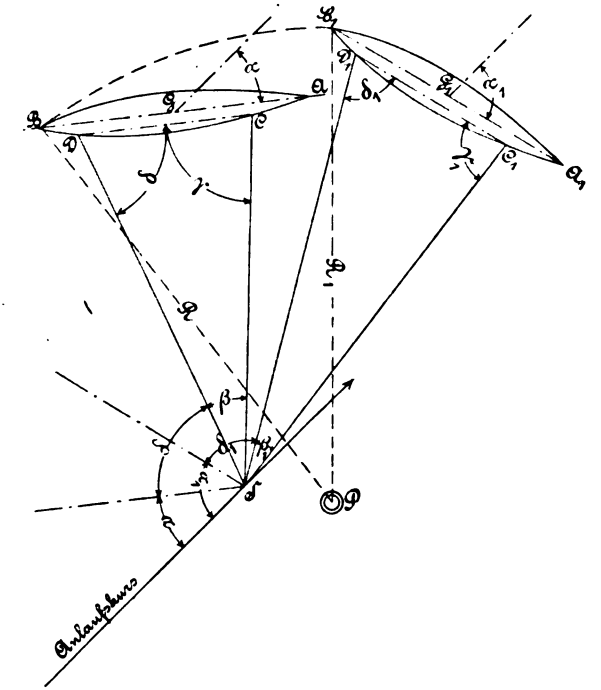
H. Schoeneich: Dissertation „Die Beanspruchung des Rudergeschirrs auf Seeschiffen". — Berlin 1909.

Digitized by Google

Da die Auswertung und Auftragung der Schiffswege nach Angaben des Schiffsweganzeigers einige Übung verlangt, wurde für den Bordgebrauch eine weitere Meßmethode entwickelt, die in Skizze 3 dargestellt ist.

Zum Inventar der Methode gehört ein Schwimmer S, zwei Peilscheiben C und D und ein Gyroskop G. Als Schwimmer dient eine 10 m lange Stange, die im Wasser auf und nieder stehen muß, nicht schlingern darf und etwaigen Stromversetzungen in gleicher Weise wie das fahrende Schiff folgen soll. Die Bedingungen erfüllt am besten ein beballasteter Schwimmer von Kreisquerschnitt, dessen Tiefgang gleich dem des Schiffes ist und der über Wasser in konischer Form endet, so daß sein Wind- und Wellenwiderstand gering wird. Um scharfe Peilungen auch bei nicht

Skizze 3.



ganz sichtigem Wetter erzielen zu können, trägt die Schwimmerspitze eine Azetylenlampe. Die Einrichtung der Peilscheiben ist so getroffen, daß der Beobachter am Diopterlineal lediglich den Schwimmer im Auge zu behalten hat, die Markierung der Winkelbeobachtungen erfolgt alle 10 Sekunden automatisch mittels Zeitkontaktes ohne Zutun des Beobachters. Die Peilscheibenregistrierung liefert in zeitlicher Übereinstimmung die Beobachtungswinkel γ und δ. In dem Dreieck SCD werden damit die Seite CD und die drei Winkel bekannt. Die beiden anderen Seiten sind:

$$\overline{CS} = \overline{CD} \cdot \frac{\sin \delta}{\sin \beta} \text{ und } \overline{DS} = \overline{CD} \cdot \frac{\sin \gamma}{\sin \beta};$$

sie können schon vor den Meßfahrten tabellarisch errechnet werden, so daß bei Bekanntwerden der Winkel die Seiten der Tabelle sofort entnommen werden können. Um die

Digitized by Google

Lage des geschlossenen Dreiecks in der Niveaufläche festlegen zu können, ist die Kenntnis der Schiffsdrehung gegen den Anfahrtskurs erforderlich. Die Bestimmung der Drehung geschieht wiederum mittels Gyroskops, das durch fortlaufende Aufzeichnung der Drehung unter gleichzeitiger elektrischer Zeitregistrierung den Winkel α in zeitlicher Übereinstimmung mit γ und δ abzulesen gestattet. Die Konstruktion des Schiffwegs erfolgt vom Kardinalpunkt S aus, durch den zunächst die Anfahrtsrichtung des Schiffes in beliebiger Lage als Richtgerade gelegt wird. Durch Antragen der Winkel $(\alpha + \delta)$ und $(\alpha + \beta + \delta)$ wird die Richtung für DS und CS gewonnen, deren tabellarische Länge, von S aus auf den beiden Richtungsgeraden abgetragen, die Lage des Schiffes ergibt. Für die Wegstrecke BB_1 ist $(\alpha_1 - \alpha)$ zugehöriger Zentriwinkel und der jeweilige Heckkreisradius R ist dann $= \frac{BB_1}{\alpha_1 - \alpha}$, so daß der Krümmungsmittelpunkt P mühelos ermittelt werden kann. Durch Fällen der Senkrechten von P auf die Schiffslage AB ist dann weiterhin der taktische Drehpunkt des Schiffes ermittelt, dessen Kenntnis für die Beurteilung des Drehmanövers von Bord aus von größtem Werte ist.

Im Zusammenhang mit dieser für praktische Zwecke wohl geeignetsten Meßmethode sei noch erwähnt, daß auch photographisch Drehkreise mit großer Genauigkeit aufgenommen werden können, indem entweder die Zeißschen Standphototheodolite, die mit Stereokomparatoren für Entfernungsmessungen und Wellenbeobachtungen vorzüglich geeignet sind, verwendet werden oder der Drehkreis von oben durch eine Netzplatte photographiert wird. Das letztere Verfahren ist für Boote ebenfalls von der Kaiserlichen Werft Kiel entwickelt worden, hat aber für große, hochbordige Schiffe keine Aussichten auf Anwendung. Da das photographische Verfahren nur in Landnähe anwendbar wird, kostspielig ist und gute Beleuchtung erfordert, dürfte es wenig praktischen Wert haben.

Dr. ing. Schoeneich.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die Hochseeflotte hat nach Beendigung der Maireise und einigen Ruhetagen in ihren Hauptliegehäfen ihre Übungen zunächst geschwaderweise wieder aufgenommen. Das I. Geschwader hat um Skagen die Fahrt nach Kiel angetreten und sich hier in der zweiten Junihälfte mit dem II. Geschwader vereinigt, um sich während der Kieler Woche an den Ruder- und Segelregatten der Kriegsschiffsboote sowie am Empfange des amerikanischen Geschwaders beteiligen zu können.

Es sind in diesem Jahre durch die Beteiligung der amerikanischen Kriegschiffe besonders spannende Wettfahrten zu erwarten. Hierzu finden schon jetzt Ausscheidungsrennen der deutschen Ruderkutter statt. Erinnert sei daran, daß bei der letzten Anwesenheit einer amerikanischen Division in Kiel vor einigen Jahren das beste amerikanische Boot, ein Kutter des Kreuzers „Chikago", gegen das beste Boot der deutschen Hochseeflotte verlor. Damals versprachen die Amerikaner wiederzukommen und sich ihren in deutschen Händen belassenen Preis, einen seidenen Bootswimpel, zurückzuholen. Man darf wohl annehmen, daß die sportfreudigen amerikanischen Mannschaften dieses Jahr ihr Bestes hergeben werden, um ihr Versprechen einzulösen.

Der zum Verbande der Aufklärungsschiffe gehörende Kleine Kreuzer „Königsberg" hat am 14. Juni in Danzig außer Dienst gestellt. Die Besatzung ist auf den Kleinen Kreuzer „Kolberg" übergegangen, der mit der erfolgreichen Beendigung seiner Probefahrten sofort an Stelle der „Königsberg" eingereiht worden ist. Die freigewordene Probefahrtsbesatzung stellte am 16. Juni S. M. S. „Cöln" in Dienst.

Der Panzerkreuzer „von der Tann" hat am 14. Juni von Kiel aus die Reise nach Vlissingen angetreten, wo sich der Kronprinz und die Kronprinzessin zur Fahrt nach England zur Teilnahme an den dortigen Krönungsfeierlichkeiten an Bord einschifften. Das Schiff wurde vor der Themsemündung von einer Division englischer Torpedobootszerstörer empfangen und nach Sheerneß stromauf geleitet. Nachdem die hohen Herrschaften das Schiff verlassen hatten, begab es sich nach Spithead zu der großen englischen Flottenparade.

Die Ozeanreise des „von der Tann" ist übrigens nach den jetzt veröffentlichten Berichten nichts weniger als eine Vergnügungsfahrt gewesen. Ohnehin stellt eine auf zehn Wochen ausgedehnte Erprobung der Leistungsfähigkeit eines Schiffes bis an ihre Höchstgrenze an seine Besatzung ganz besonders schwere Anforderungen. Es kam hier aber noch hinzu, daß die Reise zum Teil in tropischer Hitze ausgeführt werden mußte, zum Teil, besonders auf der Ausreise in der Biscaya, durch heftige, gegenan wehende Stürme erschwert wurde, die eine schwere See aufwühlten. Über das Oberdeck fegende Brecher haben allerhand kleinere Havarien an Decksbooten usw. hervorgerufen, dem Schiffe jedoch, das ruhig seine Fahrt durchhielt, nichts anzuhaben vermocht. Der auf der Rückfahrt beim Anlaufen von Teneriffa eintreffende Flottenbefehl, sofort in die Manöver in der Nordsee einzugreifen, brachte noch eine forcierte Bekohlung und danach eine $3^1/_2$tägige Fahrt mit fast 24 kn Durchschnittsgeschwindigkeit mit sich. Aber auch diese Aufgabe ist anstandslos gelöst worden, so daß man Grund hat, mit diesem neuen Schiffstyp zufrieden zu sein.

— **Kohlenübernahme.** Die Linienschiffe „Braunschweig" und „Posen", dem II. und I. Geschwader angehörig, haben in den Geschwadertagesbefehlen eine Anerkennung für vorzügliche Leistungen beim Kohlenübernehmen erhalten. „Braunschweig" hatte seine Höchstleistung seit der Indienststellung des Schiffes (15. Oktober 1904) erreicht, „Posen" eine solche von 642 t in der besten Stunde aufzuweisen.

Digitized by Google

— Die Reservedivisionen. Die Stammschiffe der Reservedivisionen haben am 6. Juni ihre Liegehäfen verlassen und eine Übungsreise in die norwegischen Gewässer angetreten. Linienschiff „Brandenburg" hat dabei Arendal, Bergen und Odde angelaufen und kehrte am 24. Juni über Helgoland nach Wilhelmshaven zurück. Das Stammschiff der Ostseestation, „Kaiser Wilhelm II.", ist mit Rücksicht auf die Ankunft des amerikanischen Geschwaders schon am 20. Juni in Kiel eingelaufen.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. Ende Mai kollidierten in der Flensburger Außenföhrde die kleinen Torpedoboote „S 64" und „S 65", die dort Schießübungen abhielten. „S 64" wurde am Bug beschädigt und ging nach Kiel zur Ausbesserung. „S 65" trug keinen nennenswerten Schaden davon. Bei einem ähnlichen Zusammenstoß der großen Torpedoboote „G 172" und „S 139" gelegentlich der Nachtübungen mit der Flotte im Skagerrack am 28. Mai kam ein Matrose ums Leben. Er hatte sich heimlich in den vordersten Teil des Bootes „S 139" begeben und sich dort angezogen zum Schlaf niedergelegt. Als nun „S 139" das Torpedoboot „G 172" rammte, wurde er unterhalb der Brust derart zusammengedrückt, daß er sofort tot war. Die Leiche des bedauernswerten Mannes konnte erst geborgen werden, nachdem die Deckplatten vorn aufgerissen waren. Beide Boote, die unter eigenem Dampf nach Kiel gehen konnten, erlitten Verbeulungen und Verbiegungen von Außenhaut und Steven.

— Stapelläufe. Torpedoboot „G 197" ist am 24. Mai, „V 191" am 2. Juni vom Stapel gelaufen.

Das Linienschiff „Ersatz Heimdall" lief am 10. Juni auf der Vulkan-Werft in Hamburg vom Stapel und erhielt den Namen „Friedrich der Große". Die Taufe vollzog Ihre Königliche Hoheit die Prinzessin August Wilhelm von Preußen, die Taufrede hielt der Generalfeldmarschall Freiherr v. der Goltz. Er gab dem Schiffe als Wahlspruch den Befehl des großen Königs an seine Reitergeschwader mit auf den Weg: „Die preußische Kavallerie attackiert allemal zuerst."

Ein Panzerschiff mit dem Namen „Friedrich der Große" hat es bereits einmal in der deutschen Flotte, und zwar in den Jahren 1871 bis 1906, gegeben. Es war ein Schwesterschiff des bei Folkestone untergegangenen „Großer Kurfürst" und der alten „Preußen", ein Turmschiff von 6800 Tonnen Wasserverdrängung.

Auf der Germaniawerft lief ein für die chinesische Regierung bestimmtes Flußkanonenboot vom Stapel. Es hat 140 t Wasserverdrängung und nur 70 cm Tiefgang. An seiner Bewaffnung ist als Hauptgeschütz eine 8,7 cm-Haubitze bemerkenswert. Diese soll dazu dienen, über die das Flußniveau oft erheblich überhöhenden Uferböschungen hinwegzufeuern. — Es ist seit langer Pause das erste Fahrzeug, das China auf einer deutschen Werft bauen ließ. Auch in China selbst hat der deutsche Schiffbau einen erfreulichen Erfolg zu verzeichnen. Die chinesische Regierung hatte im vergangenen Jahre bei der Kaiserlichen Werft des Schutzgebietes Kiautschou eine Dampfjacht für den ersten Beamten der Admiralität in Auftrag gegeben. Das Schiff, „Wusong" mit Namen, ist jetzt zur Ablieferung gelangt und hat auf der Übergabefahrt statt der ausbedungenen 14 kn fünfzehn geleistet.

— Hilfeleistung. Am 18. Mai, 3 Uhr nachmittags, sah S. M. S. „Hay" in der Nähe von Falshöft, wie von dem etwa 500 m entfernten Segler „Ottilie" ein Mann über Bord fiel. Obgleich „Hay" sofort mit äußerster Kraft an die Unglücksstelle dampfte, ein Rettungsboot zu Wasser fierte und über $^3/_4$ Stunden nach dem Verschwundenen suchte, ist dieser nicht aufgefunden worden. Der Schiffer des Seglers war gleichfalls mit seinem Beiboot an der Unfallstelle. Der Segler, der nur mit zwei Mann besetzt gewesen war und nunmehr ohne Besatzung auf Land lossteuerte, strandete inzwischen, obwohl S. M. S. „Hay" sofort hinter ihm her-

Digitized by Google

gelaufen war; er konnte ihn wegen des schnell flach werdenden Wassers nicht mehr rechtzeitig erreichen. Es gelang „Hay" jedoch, mit ausgefahrenen Leinen das Schiff abzuschleppen und es, nachdem Marinepersonal zur Aushilfe an Bord geschickt war, nach Holtenau zu geleiten.

— **Auslandschiffe.** Das Kreuzergeschwader befand sich während des größten Teils des Juni vor Tsingtau. Die Schiffe machten Einzelübungen, nachdem sich in den letzten Maitagen die Mannschaftsablösung vollzogen hatte. Die Kanonenboote sind auf Kreuzfahrten auf den großen chinesischen Flüssen, S. M. S. „Tiger" befindet sich in Japan.

Australische Station. „Condor" hatte Mannschaftswechsel und überholt in Tsingtau. „Cormoran" und „Planet" verließen Ende Mai und Mitte Juni Brisbane und sind nach Deutsch-Neuguinea auf Station gegangen.

Ostafrikanische Station. „Sperber" hat seine Heimreise fortgesetzt und ist in Cadiz angekommen. Er geht von dort nach England. „Geier" hat am 5. Juni Palermo verlassen, am 11. Juni in Port Said gekohlt und ist am 14. nach Aden in See gegangen. „Seeadler" liegt in Daressalam und hat dort Mannschaftswechsel gehabt.

Westafrikanische Station. „Eber" liegt in Duala auf Station. „Panther" hat eine Rundreise nach dem Norden der Station angetreten und nacheinander Forcados, Lagos, Lome, Port Bomet und Monrovia besucht. Er ist augenblicklich unterwegs nach Freetown in Sierra Leone. Vermessungsschiff „Möwe" hat am 29. Mai Cadiz verlassen und ist über Santa Cruz auf Teneriffa nach Dakar weitergegangen.

Amerikanische Station. „Bremen" hat am 24. Mai Mannschaft gewechselt, danach Baltimore verlassen, um auf sechs Tage in der Chesapeake Bai zu kreuzen, hat in Baltimore Kohlen nachgefüllt und ist am 13. Juni nach Halifax in See gegangen. Für den Winter werden „Victoria Louise" und „Hertha" auf die ostamerikanische Station gehen.

Mittelmeer. „Loreley" hat von Konstantinopel einen kurzen Abstecher nach Mondamia gemacht und ist danach am 15. Juni nach Valta abgesegelt. Für den Winter wird die Mittelmeerstation durch „Hansa" und „Vineta" verstärkt werden.

— **Die Schulschiffe.** Die Schulschiffe haben ihre Kreuzfahrten zur Ausbildung der im Mai neu eingeschifften Seekadetten und Schiffsjungen zum Teil bis Schweden und Norwegen ausgedehnt und treten dann ihre Auslandreisen an. „Victoria Louise" besucht zunächst einige norwegische Häfen und geht dann über Island, Neufundland, Newport (Rhode Island) und Pensacola nach Westindien. Rückkehr über kanarische Inseln, Cadiz und Vigo im März 1912.

„Hansa" geht von Norwegen nach Schottland (Edinburgh) über Helgoland nach Wilhelmshaven und tritt dann unter Anlaufen von Cowes und Queenstown die Ausreise nach dem Mittelmeer an. Rückkehr über kanarische Inseln, Vigo und Falmouth.

„Vineta" läuft gleichfalls von Norwegen kommend Wilhelmshaven an, geht dann über Dartmouth und die Kanaren nach Tanger und von dort ins Mittelmeer. Rückkehr über Spanien und einen südenglischen Hafen.

„Hertha" soll zunächst Stockholm anlaufen und dann über einige norwegische Häfen nach Rotterdam und Falmouth gehen. Von hier aus ist der Reiseplan festgelegt wie folgt: Bilbao, Cadiz, Gibraltar, Kanarische Inseln, Westindische Inseln. Rückkehr über Charleston, Bermudas, Kanaren und Vigo.

Digitized by Google

— Ablösungstransporte. Die Ablösung für das Kreuzergeschwader und „Condor" ist am 23. Mai in Tsingtau eingetroffen. Der Dampfer hat am 29. Mai mit den abgelösten Mannschaften die Heimreise angetreten und bisher Singapore und Colombo angelaufen. Die Ablösung der Mannschaft des „Seeadler" erfolgte Anfang Juni in Deutsch-Ostafrika, diejenige der „Bremen" in Baltimore. Beide Transporte befinden sich auf der Heimreise.

— Jubiläum. Am 1. Juni beging die III. Matrosenartillerie-Abteilung in feierlicher Weise den Tag ihres 25jährigen Bestehens.

Zahlreiche ehemalige Offiziere und Mannschaften der Abteilung waren schon am Abend des 31. Mai in Lehe eingetroffen und wurden festlich eingeholt und begrüßt mit Zapfenstreich und Fackelzug. Am 1. Juni fand ein Festgottesdienst statt, dem sich eine Parade vor dem zur Feier eingetroffenen Chef der Nordseestation, Admiral Graf v. Baudissin, anschloß. Auch der Bremische Bürgermeister Dr. Barkhausen war erschienen. Das Offizierkorps und die Mannschaften erhielten Stiftungen von den Städten Lehe und Bremerhaven sowie von den ehemaligen Angehörigen der Abteilung. Ein Festspiel beendete die Reihe der Festlichkeiten.

Aus einer geschickt zusammengetragenen Festschrift ersieht man die geschichtliche Entwicklung der Matrosenartillerie-Abteilungen aus der alten See-Artillerie sowie das Entstehen der Küstenverteidigung der Wesermündung. Sie schildert, wie schon Karl der Große zum Schutze gegen die in der Weser landenden Normänner binnenlands feste Abwehrwälle aufwerfen ließ, wie 1673 die Schweden auf der Stelle des heutigen Bremerhaven eine Feste, die Karlsburg, gründeten, die ihnen 1675 der brandenburgische Admiral des Großen Kurfürsten entriß. Wie dann die Karlsburg 1679 nach den Verträgen mit Brandenburg und Dänemark doch wieder an die Schweden fiel und zunächst von ihnen geschleift wurde, um während der französischen Besetzung der hannoverischen Lande 1804 nochmals wieder zu Verteidigungszwecken hergestellt zu werden als Bollwerk gegen eine Landung der Engländer. Seit 1813 dann endlich in den Händen deutsch sprechender Stämme, erst Hannovers, dann Preußens, ist sie der Grundstock des allmählich entstehenden Gürtels der Weserforts geworden, um nach etlichen Umbauten heute, immer noch unter dem Namen Karlsburg, als friedliche Bierbrauerei ihr Leben so nützlich wie möglich zu beschließen. Wie Märchen aus längst verklungenen Zeiten mutet uns die Beschreibung der vorhandenen Kampfmittel aus den Jahren des letzten großen Krieges an, der Schiffssperren, die von selber im Schlick versanken, der Tausperre aus Manilatrossen und der Minensperren, deren bloße Bedienung das Leben von einem Offizier und 13 Mann kostete. Eine Aufzählung der traurigen Zufälle, bei denen Mannschaften der III. Matrosenartillerie-Abteilung in treuer Pflichterfüllung ihren Tod fanden, sowie einer Reihe von Fällen, die Gelegenheit dazu boten, sich in Werken christlicher Nächstenliebe, bei Seerettungen usw. auszuzeichnen, beschließt diese hübsche Geschichte des in den ersten 25 Jahren seines Bestehens vollauf bewährten Marine-Truppenteils.

— Deutsche Aviatik. Das große Interesse, das auch die Marine der Entwicklung der Flugmaschine entgegenbringt, fand u. a. Ausdruck durch die Delegierung des Kapitän zur See Lübbert vom Reichsmarineamt in den Organisationsausschuß für den deutschen Rundflug 1911. Ferner stiftete der Staatssekretär des Reichsmarineamts als Ehrenpreis für die Kieler Flugwoche einen goldenen Pokal für den Flug Kiel—Eutin. Der Pokal soll demjenigen Flieger als Zusatzpreis verliehen werden, der die beste Leistung auf dieser Strecke vollbringt.

— Ein besatzungsloses Schiff. In Nürnberg ist Ende Mai ein von einem Lehrer Chr. Wirth eingerichtetes, 11 m langes Boot auf einem Teich vorgeführ

Digitized by Google

worden, das, durch Hertzsche Wellen gesteuert, auf einen Handgriff des an Land aufgestellten Lenkers sich in Bewegung setzte, stoppte, rückwärts ging, drehte und Signale durch Abfeuern von Schüssen oder Läuten mit der Schiffsglocke abgab. Die Lenkung des Fahrzeuges soll von Seegang und anderen äußeren Einflüssen völlig unabhängig sein; insbesondere soll auch eine weitere Einrichtung die Einwirkung von Hertzschen Wellen, die aus einer anderen Quelle stammen als dem Geberapparat des Leiters, unmöglich machen. Eine solche Erfindung kann im Frieden, z. B. im Seerettungsdienst, wie namentlich auch im Kriege von großer Wichtigkeit sein, und der Vorführung eines ähnlichen, aber 15 m langen Bootes in der Zeit vom 8. bis 12. Juli auf dem Wannsee bei Berlin darf man wohl mit Spannung entgegensehen.

— Personalien. Der König von Spanien hat für das Geburtstags-Glückwunschtelegramm des ältesten Seeoffiziers seinen Dank ausgesprochen.

Sieben Seeoffiziere konnten am 31. Mai auf eine vierzigjährige ehrenvolle Laufbahn in der Kaiserlichen Marine zurückblicken. Es sind dies: der jetzige Chef des Marinekabinetts und vortragende Generaladjutant Admiral Georg v. Müller, der bisherige Gouverneur von Kiautschou Admiral Oscar Truppel, der Chef der Marinestation der Ostsee Admiral Ludwig Schröder, der Inspekteur des Bildungswesens Vizeadmiral Coerper, der zur Verfügung Sr. Majestät des Kaisers stehende Vizeadmiral v. Usedom, der Vorsteher des Chronometer-Observatoriums in Kiel Korvettenkapitän a. D. Rottok und der Bibliothekar der Inspektion des Bildungswesens der Marine Kapitän zur See z. D. Krieg.

Seine Majestät der Kaiser hat den Inspekteur des Bildungswesens, Vizeadmiral Coerper, der von 1899 bis 1903 Marineattaché bei der deutschen Botschaft in London war, beauftragt, an den Krönungsfeierlichkeiten in England teilzunehmen.

Generaldirektor Albert Ballin feierte in aller Stille am 1. Juni den Tag, an dem er vor 25 Jahren in die Leitung der Hamburg—Amerika-Linie als Passagechef eintrat. Man nennt ihn mit gutem Recht den Vater der neuen Hapag, die bei Ballins Eintritt 15 Millionen Aktienkapital und 23 Seeschiffe mit 65000 Reg. Tonnen besaß. Sie zählt jetzt rund 300 Schiffe mit 1022452 Brutto-Reg. Tonnen, ihre Flotte ist also fast 16mal so groß wie sie vor 25 Jahren war, und ihr Kapital hat hiermit Schritt gehalten. Schon vor zehn Jahren verlieh Se. Majestät der Kaiser Herrn Ballin sein Bild mit der eigenhändigen Aufschrift: „Dem weitblickenden, unermüdlichen Bahnbrecher für unseren Handel und unsere Ausfuhr" — ein kaiserliches Lobeswort, das den hervorragenden Eigenschaften dieses außergewöhnlichen Mannes volle Gerechtigkeit antat. Möge er noch lange Jahre in ungetrübter Schaffenskraft und Schaffensfreude wirken!

Korvettenkapitän a. D. v. Hallerstein hat ein interessantes Aquarell, das ehemalige Seekadetteninstitut in Berlin (1855 bis 1867) darstellend, der Marine gestiftet. Das dankenswerte Geschenk ist auf Befehl Sr. Majestät des Kaisers der Marineschule zu Mürwik überwiesen worden. T. T.

⚜

England. Allgemeine Lage. Zu Anfang des Monats stellte wegen der Marokko-Angelegenheit ein Mitglied im Unterhause die Frage, ob die britische Regierung die französische gedrängt habe, das Vorgehen der Truppen auf Fez zu beschleunigen, und ob sie Frankreich zur Entsendung der Expedition aufgefordert hätte, wenn diese nicht ohnedies schon erfolgt wäre; ob ferner die Regierung die

Digitized by Google

Mitteilungen bekanntgeben wolle, die zwischen Frankreich und Großbritannien über die getroffenen Maßnahmen ausgetauscht worden seien. Den letzten Teil der Frage verneinte der Staatssekretär des Auswärtigen; im übrigen erklärte er, die britische Regierung habe die französische zu irgendwelchen aktiven Schritten nicht gedrängt; Frankreich habe jedoch gar keine andere Wahl gehabt, als Fez mit möglichster Beschleunigung zu entsetzen; er selbst würde ohne die von der französischen Regierung ergriffenen Maßregeln auch nicht imstande sein, die Sicherheit der dort lebenden britischen Untertanen zu verbürgen.

In den letzten Wochen hat die Königskrönung, deren festlicher Prunk die nie unterbrochene Überlieferung eines Jahrtausends englischer Geschichte verkörpert, alle anderen öffentlichen Interessen mehr oder weniger in den Hintergrund gedrängt.

Nur an den Beratungen der zur Zeit in London tagenden »Imperial Conference«, die man heute schon fast als eine Art Reichsparlament bezeichnen kann, haften auch in dieser Zeit die Augen aller derer, denen von der Ausgestaltung des Weltreiches die Zukunft Englands abzuhängen scheint.

— Die Reichskonferenz. An der Reichskonferenz nahm eine große Zahl hochgestellter Vertreter der heimischen Zentralregierung und die Premierminister aller Tochterländer sowie die Leiter der Kolonien Teil. Die Verhandlungen waren überwiegend geheimen Charakters, nur kurze Auszüge aus den einzelnen Sitzungsberichten wurden der Presse mitgeteilt; aus ihnen kann man sich immerhin ein ungefähres Bild von dem Gang der Beratungen und ihren Ergebnissen machen.

Da nach der amtlichen Denkschrift eine der Hauptaufgaben der Konferenz darin bestehen sollte, „Schritte zu ergreifen, um die überseeischen Teile des britischen Reiches dauernder als bisher zur Führung der Reichsgeschäfte heranzuziehen", erstattete zunächst der Staatssekretär des Auswärtigen Sir E. Grey vor den Mitgliedern einen eingehenden informierenden Bericht über die politische Gesamtlage und die augenblicklichen Beziehungen des britischen Reiches zum Auslande, um so für die weiteren Verhandlungen eine gewisse Unterlage zu schaffen. Diese Maßnahme ist von den Kolonialministern außerordentlich beifällig aufgenommen worden; der Premierminister von Südafrika, General Botha, erklärt sie für den Beginn einer neuen Ära in der Geschichte des Reiches und fügt hinzu: „Zum erstenmal machen wir uns jetzt ein Bild von den Fragen, die die heimische Zentralregierung beschäftigen, und von der Art und Weise, wie diese die überseeischen Teile des Reiches beeinflussen."

Weitere Verhandlungen waren gewidmet dem Ausbau des Reichsverkehrsnetzes in allen Erdteilen (all-red route), vor allem der Schaffung einer staatlichen Telegraphenverbindung von England über Kanada nach Australien durch Legen eines atlantischen Staatskabels nach Kanada hinüber, einer transkanadischen Telegraphenlinie und Anschluß dieser neu herzustellenden Strecken an das seit neun Jahren bereits vorhandene staatliche Kabel Kanada—Australien (Vancouver-Queensland, von dort Anschluß an die übrigen britischen australasischen Besitzungen; im gemeinsamen Besitz der britischen, kanadischen und australasischen Regierung). Man erhoffte von dieser Maßregel vor allem eine Herabsetzung der Gebühren; der Plan ist jedoch in der Konferenz vorläufig fallen gelassen worden, weil man durch Verhandlungen mit den Privatgesellschaften zum gleichen Ziele zu kommen erwartet.

Zu einem unmittelbaren praktischen Ergebnis führte der Vorschlag des Premierministers von Neu-Seeland des Inhaltes, daß „die große wirtschaftliche und militärische Bedeutung der drahtlosen Telegraphie eine Erweiterung des FT.-Netzes erforderlich mache, wobei als Endziel eine zusammenhängende Kette staatlicher FT.-Stationen in den britischen Besitzungen anzustreben sei, die im Notfalle von den Kabeln unabhängig mache". Der Vertreter der englischen Regierung stimmte diesem Antrage sowohl aus wirtschaftlichen wie aus strategischen Gründen zu und teilte

Digitized by Google

mit, man wolle zunächst den Bau dieses Netzes auf einer bestimmten Linie beginnen. Er schlug vor, zuerst sechs Großstationen nach dem Osten zu in Angriff zu nehmen, und zwar je eine in England, Cypern, Aden, Bombay, Singapore, Westaustralien; die letztere würde dann Anschluß an die schon beschlossenen Stationen auf Neu-Seeland haben. Später solle dann auch FT-Verbindung mit Südafrika hergestellt, ebenso die Überbrückung des Stillen Ozeans im Auge behalten werden. — Der Bau der Stationen solle, wenn günstige Bedingungen gewährt würden, an Privatgesellschaften vergeben, sonst von der Admiralität selbst vorgenommen werden. Die englische Regierung wird dann die Kosten für die Großstationen in England, Cypern und Aden tragen, Indien für die von Bombay, der Commonwealth für die australische; die Kosten für die Verbindungsstation Singapore sollen geteilt werden.

Eingehend beraten wurde ferner, wie es in Aussicht gestellt worden war, die Londoner Deklaration und die Frage ihrer Ratifizierung. Zunächst scheint sich auf der Konferenz einiger Widerstand gegen die Annahme geltend gemacht zu haben, weniger um der Abmachungen selbst willen, als deshalb, weil die Regierungen der Dominions nicht schon früher in dieser Sache zu Rate gezogen worden waren; es wurde in einem förmlichen Beschluß die Erwartung ausgesprochen, daß künftig in allen solchen Fällen die Wünsche und Ansichten der großen Kolonien rechtzeitig eingeholt werden würden. Gegen eine solche Befragung der Kolonien über politische Dinge hatte sich überraschender Weise der Premierminister von Kanada geäußert, und zwar mit der Begründung, daß eine derartige Teilnahme an den politischen Entscheidungen im Falle eines für England ausbrechenden Krieges dann auch die Kolonien zur Teilnahme zwinge. „Nach eingehender Erwägung und Erörterung" stimmte die Konferenz für die Annahme der Londoner Deklaration, und zwar mit allen Stimmen bis auf die Australiens, das sich der Abstimmung enthielt. Der Fortschritt, den die Abmachungen der Deklaration trotz mancher Unvollkommenheiten bedeuten, wurde mehrfach hervorgehoben.

Den wichtigsten Teil der Verhandlungen bildeten wohl die über eine einheitliche Organisation der Wehrmacht des Reiches. Auf der Reichsverteidigungskonferenz von 1909 waren bekanntlich die Grundlagen hierzu gelegt worden, die Dominions hatten die Schaffung von eigenen Marinen oder die Erstattung von Geldbeiträgen ins Auge gefaßt. Seitdem ist aber eine nicht unerhebliche Veränderung der Sachlage eingetreten, und zwar durch die mehr und mehr in föderalistischer Richtung sich bewegende Entwicklung des britischen Reiches. Die ursprünglich von England gehegte Erwartung nämlich, daß diese Kolonialmarinen ohne weiteres und uneingeschränkt im Frieden wie im Kriege zur Verfügung der englischen Admiralität stehen und gleichsam einen Teil der englischen Wehrmacht bilden würden, ist nicht in Erfüllung gegangen. Sowohl die kanadische wie die australische Regierung spricht in ihrem Naval Defence Act nur davon, daß ihre Flotte im Kriegsfalle der englischen Regierung gestellt werden könne. Jedenfalls werden, da die Zugehörigkeit dieser Marinen zur englischen nicht vollständig ist, besondere Abmachungen über ihre Verwendung im Kriege erforderlich. Die geheimen Verhandlungen der Konferenz über diese Frage scheinen zu einem günstigen Ergebnis geführt zu haben, besonders in Sachen der Personalausbildung, die für ein gemeinsames Arbeiten zweifellos von besonderer Bedeutung ist. Gelegentlich einer öffentlichen Versammlung hat Mr. McKenna mitgeteilt, daß die mit den Tochterländern wegen dieses Punktes getroffenen Abmachungen „äußerst zufriedenstellend" seien; zwischen den Kolonialmarinen und der englischen Flotte würde Austausch von Offizieren und Mannschaften stattfinden, ferner würde ein gemeinsames Ausbildungsverfahren für sämtliche Streitkräfte beobachtet werden. Ohne daß die Selbständigkeit der einzelnen Glieder des Reiches angetastet würde, seien die Grundlagen geschaffen für eine gemeinsame Streit-

Digitized by Google

macht zur See, die, wenn im Kriege vereinigt, die Interessen des Reiches in allen Teilen der Erde schützen könnte.

Mit der Verteidigungsfrage hängt auch ein anderes Thema zusammen, das auf der Konferenz Gegenstand der Erörterungen war, das der Nahrungsmittelzufuhr im Kriege. Es handelte sich im besondern darum, einen geeigneten Hafen zu verabreden, der nach Ausbruch kriegerischer Operationen als Haupteinfuhrplatz überseeischer Waren dienen soll. Man geht hierbei offenbar von dem Gedanken aus, daß es im Ernstfalle kaum möglich sein wird, den ganzen freien Seeraum des Atlantischen Ozeans und sämtliche nach den englischen Inseln führenden Handelswege gegen feindliche Handelszerstörer zu schützen; daß es aus diesem Grunde vorteilhaft sein wird, einen bestimmten Platz als Einfuhrhafen und bestimmte dorthin führende Routen als Hauptverkehrslinien festzulegen, denen man dann eine besondere Sicherung wird angedeihen lassen können. Admiral Sir Cyprian Bridge hat im Auftrage der Regierung diese Angelegenheit untersucht und der Konferenz einen Bericht darüber unterbreitet; er schlägt die Blacksod-Bay, an der NW-Ecke Irlands, als den für diesen Zweck am besten gelegenen Hafen vor. Zur Begründung führt er aus: „Die Verkehrslinien von der Blacksod-Bay zu den Gebieten, die uns hauptsächlich mit Nahrungsmitteln versorgen, haben den großen strategischen Vorteil, daß sie von den voraussichtlichen feindlichen Stützpunkten weiter abgelegen sind als andere zu den britischen Inseln führende Verkehrsstraßen. Gleichzeitig aber sind sie in ihren Hauptabschnitten von unseren eigenen Stützpunkten wenig oder gar nicht weiter entfernt als andere Routen. Die Blacksod-Bay-Route würde sich in hohem Maße durch ihre Lage selber schützen." Außerdem habe die Verbindungslinie von dort nach Nordamerika hinüber den Vorzug, daß sie kurz sei. Selbst nach Südamerika hin sei sie nicht länger als der Weg von anderen englischen Häfen aus; „denn im Kriegsfalle wird es wünschenswert, vielleicht sogar notwendig werden, den Abschnitt unserer Verkehrsstraßen zwischen dem Äquator und dem Breitengrade des Englischen Kanals weiter westlich zu legen als im Frieden. In diesem Falle hat die Blacksod-Bay-Route auch nach Südamerika hin den Vorteil des kürzeren Weges". Der Benutzung anderer Häfen neben der Blacksod-Bay würde natürlich, sobald es nützlich erscheint, nichts im Wege stehen.

Am 20. Juni hat die Konferenz ihre Sitzungen geschlossen. Ihr Verlauf bedeutet unverkennbar einen Schritt vorwärts auf dem Wege selbständiger Mitarbeit der großen Tochterländer an der Leitung der Reichsgeschäfte, zugleich aber doch auch eine Festigung des Zusammenhaltes im britischen Imperium.

— Seekriegsrecht. Die oben mitgeteilte Befürwortung der Londoner Deklaration durch die Reichskonferenz hat die Gegner dieser Abmachungen erneut auf den Plan geführt. 102 Admirale haben bereits gemeinsam an den Premierminister eine Denkschrift eingereicht, in der sie darlegen, daß es „zur Aufrechterhaltung der Nahrungsmittelzufuhr im Kriege dringend erforderlich sei, die Londoner Deklaration abzulehnen". Außerdem hat Admiral Lord Beresford eine Konferenz von Flaggoffizieren zusammenberufen, die nochmals zu der Frage Stellung nehmen sollte. Sie war von 18 Admiralen besucht und hat sich, wie bei der vorgefaßten Meinung der Teilnehmer nicht anders zu erwarten war, einstimmig gegen die Deklaration ausgesprochen. — „Die Gefahr, der das Land entgegengeht, wenn die Deklaration angenommen wird, ist nicht Invasion, sondern Aushungerung." Dieser Satz aus einem Aufrufe Lord Beresfords nur zum Beispiel dafür, mit welchen ungeheuerlichen Übertreibungen von jener Seite, die doch schließlich ernst genommen zu werden wünscht, gearbeitet wird.

Die Zeiten für eine derartige sinnlose Beunruhigung der öffentlichen Meinung scheinen allerdings in England fürs erste vorüber zu sein. Die Naval Prize Bill,

Digitized by Google

deren Annahme gleichbedeutend ist mit der Ratifizierung der Londoner Deklaration, ist nunmehr dem Unterhause zur endgültigen Beratung und Entscheidung vorgelegt worden.

— Personal. Der neue Chef der Heimatflotte, Admiral Sir F. Bridgeman, hat eine Verfügung erlassen, wonach sämtliche Leutnants und Fähnriche, sobald der Verband in See ist, täglich ohne Ausnahme ein observiertes Besteck zu rechnen haben.

Die mit den Fischern von Grimsby und Umgegend bisher ziemlich erfolglos geführten Verhandlungen über den Eintritt in die Minensuchdampfer-Reserve (naval trawler reserve) werden von der Admiralität fortgesetzt. Es handelt sich hauptsächlich darum, die Altersgrenze für die Aufnahme in diese Reserve von 35 auf 40 Jahre heraufzusetzen und zu verhindern, daß die Mannschaften durch Teilnahme an einer dienstlichen Übung ihre Stelle verlieren.

»Naval and Military Record« veröffentlicht eine von scheinbar außerhalb der Marine stehender Seite herkommende Zuschrift, die Gehaltserhöhungen für die Offiziere sämtlicher Gattungen fordert. Die dauernd steigenden Kosten der ganzen Lebenshaltung machten eine solche Erhöhung nötig; ohne private Mittel könnten heute wenige von den älteren und keine von den jüngeren Offizieren bestehen, das Heiraten würde erschwert. Es sei zu berücksichtigen, daß Offiziere sich nicht wie andere Berufsklassen zu wirtschaftlichen Verbänden zusammenschließen können, um ihre Interessen selbst mit Nachdruck zu vertreten.

Auf der Regierungswerft zu Portsmouth sind wegen mangelnder Beschäftigungsmöglichkeit zahlreiche Arbeiterentlassungen notwendig gewesen.

Für die Besatzungen der Heimatflotte sind neue Urlaubsbestimmungen erlassen worden; jeder Mann soll jährlich 28 Tage Urlaub haben, die genau verteilt und festgelegt sind.

— Schwimmende Streitkräfte. In der letzten Maiwoche nahmen die 1. und 2. Division der Heimatflotte Gefechtsübungen im Verbande vor. Unter anderem wurde ein neues taktisches Verfahren zur Abwehr von Torpedobooten bei Tage erprobt; zwei kleine Kreuzer stellten dabei die angreifenden Flottillen dar. Außerdem fand ein Verband-Torpedoschießen statt. Anfang Juni führte die 1. Division ein gefechtsmäßiges Artillerieversuchschießen auf große Entfernungen aus, die Scheiben wurden mit großer Fahrt geschleppt; „Neptune" erzielte besonders gute, „Collingwood" sehr befriedigende Ergebnisse.

Die Schiffe der 3. Division haben ihre Besatzungen aufgefüllt, zur Teilnahme an der Flottenparade und den hierauf folgenden großen Manövern.

Diese Manöver scheinen diesmal auf eine verhältnismäßig kurze Zeit zusammengedrängt zu sein. Am 3. Juli sammeln alle Streitkräfte — rote und blaue Flotte — in Torbay, bald darauf müssen aber die 1. und 2. Division und das 2. Kreuzergeschwader nach Kingstown—Dublin gehen zur Teilnahme an dem Königsbesuche dort; 3., 4. Division und Atlantische Flotte mit den übrigen Kreuzern (33 Schiffe) setzen die Übungen allein fort, am 13. Juli soll die 4. Division wieder in den Heimatshäfen liegen, der Rest der Verbände beendigt die Manöver am 21. Juli.

„Jupiter" und „Hannibal" sind von der 3. zur 4. Division der Heimatflotte übergetreten, ersterer zur Portsmouth-, letzterer zur Devonport-Division.

Nach der Beendigung von Torpedoschießübungen, die sie mit anderen Schiffen vorgenommen hatten, rammten sich am 26. Mai 20 sm vor dem Hafen von Portland „Inflexible" und „Bellerophon". Einzelheiten über den Vorfall sind bisher nicht veröffentlicht worden, wurden auch auf eine Anfrage im Unterhause hin nicht mitgeteilt. Es scheint, daß beim Einlaufen in den Hafen beide Schiffe neben-

Digitized by Google

einander hergedampft sind, vielleicht im Verbande in zweireihiger Formation; hierbei ist „Bellerophon" plötzlich aus unbekannten Gründen ausgeschoren und hat „Inflexible", die durch Zurückgehen der Maschinen den Zusammenstoß zu vermeiden suchte, mit etwa 3 kn Fahrt im Vorschiff gerammt. Nach anderen Nachrichten ist „Bellerophon" aufgedampft, um einen Offizier von „Inflexible" überzunehmen, nach wieder anderen hat sie eine Scheibe im Schlepp gehabt und deshalb schlecht manövrieren können. — Die Beschädigungen auf „Bellerophon" sind sehr geringfügig gewesen; „Inflexible" erhielt an Steuerbord vorn unter der Wasserlinie ein größeres Loch, etwa 8 Platten mußten erneuert werden. Die Reparatur wurde beschleunigt und nahm 10 Tage in Anspruch.

Die Gerüchte über allerhand schiffbauliche und technische Mängel auf „Invincible" scheinen nicht zur Ruhe kommen zu sollen. Nachdem Lord Beresford auf erneute Anfragen im Parlament, die sich auf angebliche unzureichende Festigkeit der Verbände und eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit der schweren Türme bezogen, keine befriedigende Antwort erhalten hat, hat er nunmehr durch den Mund eines „Times"-Korrespondenten gleichsam eine offene Anklage erhoben. In diesem Schriftstück behauptet der Admiral, die „Invincible" sei vom ersten Tage ihrer Indienststellung an, also seit März 1909, nicht dienstbereit gewesen. Konstruktionsfehler könnten stets vorkommen, das Tadelnswerte sei jedoch, daß die Öffentlichkeit durch die Regierung irregeführt würde. Bei einem so großen militärischen Wertobjekte — ein Großer Panzerkreuzer sei an Bedeutung einem Armeekorps vergleichbar — müsse man das Volk ins Vertrauen ziehen und baldigste Abhilfe schaffen, anstatt den Schaden zu vertuschen.

Die schweren Türme seien bekanntlich mit elektrischem Maschinenantrieb versehen; bald nach der Indienststellung habe man gesagt, dieser Antrieb arbeite zufriedenstellend. In Wirklichkeit hätte er bei jedem Schießen versagt. Die „Invincible" sei, was den elektrischen Antrieb der schweren Artillerie anlangt, als Versuchsschiff benutzt worden; das sei ein Fehler gewesen, man hätte ein altes Schiff dazu nehmen müssen. Im Übrigen habe in anderen Marinen der elektrische Antrieb gut gearbeitet; vielleicht sei an dem Versagen auf „Invincible" die ungenügende Festigkeit der Schiffsverbände schuld. — Sofort nachdem die Mängel entdeckt waren, hätte man das Schiff außer Dienst stellen und gründlich überholen sollen. Augenblicklich würde es nur für die Zwecke der Königsparade künstlich in Stand gesetzt, hinterher müsse es doch wieder in die Werft.

— Häfen, Küstenverteidigung, Marineanlagen. In dem Küstenabschnitt Sheerneß fand eine viertägige Mobilmachungsübung statt. Die Befestigungsgeschütze und Scheinwerfer wurden besetzt gehalten, die Garnison um 1000 Mann Infanterie und einige Kavallerie vermehrt. Längs der Küste wurden besondere Wachen ausgestellt. Im Laufe der Übungen kamen überraschende Angriffe von Land und von See her zur Darstellung.

Admiral Sir F. Bridgeman hat die geplante Erweiterung des Hafendammes von Scapa Flow befürwortet. Kostenanschlag 160000 M.

Mr. McKenna teilte im Parlament mit, daß die Admiralität neue Maßnahmen zur Verteidigung von St. Helena ins Auge gefaßt habe. Danach scheint es, als ob die militärische Sicherheit der Insel, die früher Sache der Armeeverwaltung war, neuerdings der Marine zufällt. St. Helena hat neben Simonstown wieder einige Bedeutung gewonnen als Etappenstation nach Ostasien für die großen Schiffe, die den Suezkanal nicht passieren können.

— Neubauten. Für die Stapelläufe der im Bau befindlichen großen Schiffe sind vorläufig folgende Zeitpunkte vorgesehen: „King George V" Oktober

Digitized by Google

1911, „Centurion" November 1911, „Ajax" Dezember 1911, „Audacious" Januar 1912, „Queen Mary" Februar 1912.

— Artillerie. „Invincible" hat in Gegenwart von Mitgliedern der Admiralität Schießübungen zur Erprobung des elektrischen Antriebes der schweren Geschütze vorgenommen. (Siehe auch unter „Schwimmende Streitkräfte".)

Auf „Prince of Wales", dem Flaggschiff des Atlantischen Geschwaders, sind in der Devonport-Werft an einem Tage die vier 30,5 cm-Rohre der schweren Türme ausgewechselt worden; das soll, der Zeit nach, eine Rekordleistung sein.

Im Mittelmeergeschwader wurden bei dem gunlayers' test folgende Ergebnisse erzielt:

Schiff	Kaliber	Schußzahl	Trefferzahl	Treffer pro Geschütz und Minute
„Bacchante"	23,4 cm	9	3	0,9
	15 cm	64	44,2	5,08
„Suffolk"	15 cm	66	37,4	4,39
„Aboukir"	23,4 cm	11	9,3	0,72
	15 cm	60	32,1	3,6

— Torpedo- und Minenwesen. Ein kurzer Lehrgang über die neue Anwärmevorrichtung des Torpedos fand für die Torpedooffiziere und -Unteroffiziere der Flotte statt; bisher hatte der Apparat noch mehrfach Versager zur Folge gehabt, die auf Bedienungsfehler zurückzuführen waren.

Die Minensuchkanonenboote „Niger", „Skipjack", „Leda" u. a. hielten zusammen mit dem 1. Kreuzergeschwader größere Minensuchübungen ab; offenbar wird diesem Dienstzweige in neuerer Zeit zunehmende Beachtung geschenkt.

— Signalwesen. Die 4. Zerstörerflottille hat ein geheimes, neues Signalverfahren erprobt, das als »black signalling« bezeichnet wird; es kommen dabei nur schwarze Flaggen zur Anwendung. Offenbar handelt es sich um Fernsignalverkehr.

— Marineluftschiffahrt. Das Marineluftschiff Nr. 1 ist nunmehr in Barrow von Stapel gelassen worden; Flugversuche fanden jedoch bisher nicht statt. Die bisherigen Erprobungen, die befriedigend verlaufen sein sollen, beschränkten sich auf die Verankerung des Fahrzeuges außerhalb der Halle und auf Feststellung seiner Widerstandsfähigkeit gegen Wind.

Vereinigte Staaten von Amerika. Allgemeine Lage. Die Berichte über die mobilen Unionstruppen an der Südgrenze lauten im allgemeinen zufriedenstellend, wenn auch der Prozentsatz der Desertionen recht erheblich ist. Die Zusammenziehung der Truppen an der mexikanischen Grenze hat ihren Zweck völlig erreicht und ein Herübergreifen der Revolution von Mexiko nach den Vereinigten Staaten verhindert. In Mexiko sind die Wirren, nachdem der greise Präsident Porfirio Diaz sein Amt niedergelegt und das Land verlassen hat, zu einem vorläufigen Abschluß gekommen, und Madero ist einstweilen Herr der Lage. Es wird damit gerechnet, daß die amerikanischen Truppen am 1. August wieder in ihre Heimatgarnisonen zurückgekehrt sind.

In bemerkenswerter Weise hat sich im Kongreß der Abgeordnete Slayden von Texas über die Monroe-Doktrin ausgesprochen. Unter anderem sagt er, die Monroe-Doktrin habe einst einem guten Zweck gedient, heute sei sie nicht mehr notwendig. Once an asset of value, it is now an obligation. Heute mache die

Digitized by Google

Monroe-Doktrin die Union politisch verantwortlich für Dinge, aus denen kein entsprechender Vorteil zu ziehen sei.

— Marinepolitik. Die Vereinigten Staaten verwenden seit 1907 durchschnittlich 33 Prozent ihres Marinebudgets zu Besoldungszwecken, England 22 Prozent, Deutschland 9 Prozent. Das amerikanische Blatt, das dies feststellt, wendet sich gegen diejenigen, die behaupten wollten, die Ausgaben für die Marine führten zu nationalem Bankrott, und stellt fest, daß, wenn man das Nationalvermögen der Vereinigten Staaten auf 500 Milliarden ℳ und den überseeischen Handel der Vereinigten Staaten auf 15 Milliarden ℳ schätzt und wenn man die Marine als eine Versicherung gegen fremde Angriffe betrachtet, die Vereinigten Staaten dann mit 1 vom Tausend versichert seien. Dies sei eine durchaus annehmbare Versicherungsprämie und gäbe denen Unrecht, die erklärten, eine Kriegsflotte ohne Vorhandensein einer Handelsflotte sei sinnlos. Die Union bedürfe im Gegenteil dringend einer Flotte, nicht nur zum Schutz der Küsten und Kolonien, sondern auch zur Aufrechterhaltung der Monroe-Doktrin sowie der offenen Tür in China.

— Abrüstung. Dem Präsidenten des amerikanischen Arbeiterverbandes, Mr. Samuel Gompers, der für die organisierten Arbeiter den allgemeinen Weltfrieden fordert, wird von amerikanischen Blättern zum Teil heftig entgegengetreten. Auch der Streik sei fraglos eine Art von Krieg; ohne diesen werde aber Mr. Gompers zur Erreichung seiner Ziele kaum auskommen können und wollen. Wolle er den Krieg abschaffen, dann solle er zunächst vor der eigenen Tür kehren.

Bischof Codman führte vor einer großen kirchlichen Versammlung in Portland, Me., u. a. folgendes aus:

„Der Krieg hat große Soldaten, Staatsleute und edle Frauen hervorgebracht. Wenn wir auch alle die Übel und Schrecken des Kriegen verabscheuen und den fraglosen Wert eines internationalen Schiedsgerichtskodex anerkennen, so glaube ich doch, daß wir uns davor hüten sollten, die Erörterungen über Frieden und Abrüstung zu weit zu treiben. Ohne Krieg würde eine Nation degenerieren und würde moralisch und physisch verweichlichen."

Ähnlich äußert sich ein amerikanischer Offizier, der zur Zeit Japan bereist und es seinen Landsleuten vorhält, daß in Japan jeder Knabe bereits sich stähle zum Waffenhandwerk. „Kriegsfertigkeit" schreibt er, „ist eine Eigenschaft, die nicht intuitiv zu erlangen ist und nicht in einem Monat erworben werden kann."

— Atlantische Flotte. Die für den 1. Juli in Aussicht genommene Verstärkung der Atlantischen Flotte um 5 Linienschiffe von 16 auf 21 Linienschiffe durch die Indienststellung von „Utah", „New Jersey", „Maine", „Missouri", „Ohio" wird infolge Verzögerung in der Fertigstellung der „Utah" um mehrere Wochen hinausgeschoben werden.

Kontreadmiral Badger hat das Kommando der II. Division übernommen und seine Flagge auf Louisiana gesetzt. Der bisherige Divisionschef, Kontreadmiral Vreeland, hat sich an Bord der „Delaware" zu den Krönungsfeierlichkeiten nach England begeben.

Die II. Division der Atlantischen Flotte hat auf ihrer Europareise Kopenhagen und Reval angelaufen und ist in beiden Häfen feierlich empfangen worden.

— Pazifische Flotte. Nach Beendigung der Schießübungen beteiligte sich die Pazifische Flotte im Mai an einer Festungskriegsübung größeren Stils vor San Diego, an der auch ihre Torpedo- und Unterseebootsflottillen teilnahmen.

— Personal. Kontreadmiral Hugo Osterhaus, Oberwerftdirektor der Mare Island Navy Yard, ist zum Chef der Atlantischen Flotte als Nachfolger des wegen

Digitized by Google

Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand tretenden Kontreadmirals Seaton Schröder ernannt. Der Flaggenwechsel fand am 1. Juni in Newport R. J. statt.

Kontreadmiral Murdock hat den Kontreadmiral Hubbard als Chef des asiatischen Geschwaders abgelöst.

Anfang Juni sind vom Staatssekretär der Marine die Mitglieder des sogenannten Plucking Board ernannt worden, einer Kommission von fünf Admiralen, die bei nicht genügendem freiwilligen Abgang dem Präsidenten eine gewisse gesetzlich vorgeschriebene Anzahl von Offizieren für eine compulsory retirement — zwangsweise Verabschiedung — namhaft zu machen haben. Da allem Anschein nach in diesem Jahre die Zahl der im Interesse der Jungerhaltung des Seeoffizierkorps für erforderlich gehaltenen Abgänge — 13 Admirale und Kapitäne zur See, 20 Fregattenkapitäne oder älter, 29 Korvettenkapitäne oder älter und 40 Kapitänleutnants oder älter — durch freiwillige Abschiedsgesuche — voluntary retirement — nicht erreicht werden wird, wird die Kommission dem Präsidenten voraussichtlich die ganze gesetzlich möglich Zahl von 15 Offizieren — 5 Kapitäne zur See, 8 Fregatten- oder Korvettenkapitäne und 2 Kapitänleutnants — zur zwangsweisen Verabschiedung vorschlagen. Derartig zwangsweise verabschiedete Offiziere erhalten beim Abschied Rang und Pension des nächsthöheren Dienstgrades.

Das Navy-Departement hat einen Antrag eingebracht, daß den amerikanischen Marineattachés in den europäischen Staaten ein ihrer Stellung angemessener Rang unabhängig von ihrem jeweiligen Dienstgrad beigelegt wird, damit sie nicht hinter den Marineattachés der anderen Seemächte im Dienstgrade zurückstehen, wie das häufiger vorgekommen sei.

Mr. Holland hat dem Kongreß einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach dem Mannschaften, die vier Jahre in der Marine oder der Marineinfanterie gedient haben und ehrenvoll entlassen sind, ohne weitere Prüfung das amerikanische Bürgerrecht erwerben können.

— Miliz. Überall im Lande wird, beeinflußt durch die mexikanischen Unruhen, hingewiesen auf den Wert einer Reservetruppe. Immer neue Gesetzentwürfe, die Land- sowohl wie die See-Miliz betreffend, werden eingebracht und immer mehr bricht sich die Überzeugung Bahn, die lange Friedenszeit habe vergessen lassen, was der Krieg sei, brauche und fordere. Es wird der Versuch gemacht, durch populäre Reden für eine weitergehende Beteiligung des amerikanischen Bürgers am militärischen Dienst Stimmung zu machen.

Inzwischen hat das Kriegsministerium gemäß Gesetz vom 3. März 1911 damit begonnen, Infanterieoffiziere als Instrukteure für die Landmiliz der Einzelstaaten auf zwei Jahre zu kommandieren.

— Schiffsartillerie. Linienschiff „Michigan" erwarb im abgelaufenen Schießjahr den ersten Preis im Flottenartillerieschießen. Gerechnet wurden Tagschießen, Nachtschießen, Torpedobootsabwehrschießen und Flecken, von denen jedes durch besondere Punkte gewertet wurde.

Die demnächst vorzunehmenden Schießversuche sollen in der Hauptsache zwei Fragen der Lösung näher bringen. Erstens soll festgestellt werden, auf welche höchste Entfernung mit bester Aussicht auf Erfolg das Feuer zu eröffnen ist. Die Ziele sollen hierbei, soweit angängig, der Wirklichkeit entsprechen. Zweitens soll die Durchschlagskraft der Geschosse auf den großen Entfernungen so genau wie möglich ermittelt werden. Ferner beabsichtigt man Unterseebootabwehrschießen abzuhalten; man glaubt, man werde hierbei zu dem Ergebnis kommen, daß die Schiffe Unterseebootangriffen gegenüber nicht hilflos sind, wie vielfach angenommen wird.

In einer Rede vor dem Economic Club in New York führte der Staatssekretär Meyer aus: Bei Santiago habe die Artillerie $3^1/_2$ Prozent Treffer erzielt.

Digitized by Google

Die Feuergeschwindigkeit habe 1 Schuß in 5 Minuten betragen; heute leiste die Artillerie 33 Prozent Treffer und 2 Schuß in 1 Minute.

— Funken-Telegraphie. Transportschiff „Buffalo" ist zur Einrichtung von Funkenstationen in Unalaska, Pribiloff und Kodiak nach Alaska gegangen.

Der dienstliche Funkenverkehr der Schiffe der amerikanischen Marine soll nach einer Verfügung des Staatssekretärs möglichst eingeschränkt werden, um Funkenmeldungen in Seenot befindlicher Handelsschiffe nicht zu stören.

— Flugwesen. Die Armee der Vereinigten Staaten erhält eine Fliegerschule im College Park, Md., für die Marine wird eine gleiche in Annapolis errichtet. Für letztere sind bereits 1 Wright-Apparat und 2 Curtiß-Apparate bestellt. Die Apparate erhalten Pontons, die sie befähigen, auf dem Wasser zu landen. Jeder Apparat ist für zwei Passagiere gebaut. Drei Seeoffiziere sind für das Flugwesen kommandiert.

Auf dem Schießplatz von Sandy Hook werden im Juli Schießversuche mit einem neuen Ballongeschütz vorgenommen, das von dem Watervliet Arsenal hergestellt ist. Außerdem sind Ballonschießversuche mit dem neuen Typ der Feldhaubitze im Gange, die als Unterlage dienen sollen für die Aufstellung der notwendigen Schußtafeln und die Konstruktion des Zeitzünders. Einstweilen wird immer noch das Gewehr für die beste Luftfahrzeugabwehrwaffe gehalten.

— Neubauten. Am 25. Mai lief das Linienschiff „Wyoming" in Philadelphia, am 29. April der Torpedobootzerstörer „Patterson" in Philadelphia und am 27. Mai das Unterseeboot „Skipjack" auf der Fore River Werft zu Quincy vom Stapel. Die Baudaten des Zerstörers sind: Länge 89,6 m, Breite 8,2 m, Wasserverdrängung 642 t, Tiefgang 2,5 m, 2 Schrauben, Parsons-Turbinen, Kontraktgeschwindigkeit 29,5 kn. — „Skipjack" soll über Wasser 15 kn laufen.

»Army and Navy Gazette« hält die verminderten Geschwindigkeiten der „Florida", „Utah", „Arkansas" und „Wyoming" für ausreichend, da außer Italien und Rußland keine Seemacht dazu neige, die Geschwindigkeitsgrenzen der Linienschiffe zu steigern; England bliebe bei 21, Japan bei 20,5, Deutschland und Frankreich bei 20 kn.

— Häfen und Werften. Der Plan, an der pazifischen Küste in Keyport eine Torpedostation anzulegen, ist endgültig aufgegeben, um die Zahl der Marinestationen nicht weiter zu vermehren. Die seit langem vertretene Absicht des Staatssekretärs, Bremerton in Puget Sound zu einer großen Torpedostation mit Torpedowerft für die Westküste auszubauen, ist damit gesichert.

Das Marineamt beabsichtigt, in Alaska eine größere Kohlenstation einzurichten. In Betracht kommen dafür die folgenden Plätze: Hawkins Island, Cordova Bay, Resurrection Bay, Cordova Point, North and Channel Islands.

— Armee. Der Kriegsminister Dickinson ist um seinen Abschied eingekommen. An seiner Stelle ist Henry Lewis Stimson am 22. Mai zum Kriegsminister ernannt worden. Stimson ist aus der Anwaltslaufbahn hervorgegangen und durch sein Interesse an den Angelegenheiten der Armee bereits bekannt. Persönlich hat er sich eine fast 9jährige Erfahrung bei der National Guard Cavalry erworben.

Präsident Taft hat den Plan zur Reorganisation des Heeres gebilligt; danach sollen, um die Verwaltung zu vereinfachen, drei Divisionen in den Vereinigten Staaten gebildet werden mit Hauptquartieren in New York, Chicago und San Francisco.

— Panamakanal. Die Erdarbeiten am Panamakanal waren im Mai bis 75 Prozent, der Gatundamm bis zu 70 Prozent, die Schleusen bis zu 50 Prozent fertiggestellt.

Digitized by Google

— Ärztliches. Präsident Taft hat am 4. Mai im Philadelphia Medical Club eine größere Rede auf die Militärärzte gehalten, in der er ihnen dankt für die erfolgreiche Bekämpfung der Fieberkrankheiten, insbesondere bei der 18 000 Mann starken Armee in Texas und Californien. Gewaltige Fortschritte seien im letzten Jahrzehnt von der medizinischen Wissenschaft gemacht. Der Gesundheitszustand der seit 2 Monaten in Biwaks in Fiebergegenden lagernden Südarmee sei heute nicht schlechter als in den heimischen Quartieren, während im spanisch-amerikanischen Kriege von 120 000 Mann regulärer Truppen 20 000 Mann Fieber bekamen und 7 Prozent starben und von den Freiwilligen-Regimentern innerhalb der ersten acht Wochen nach Ausspruch der Mobilmachung 90 Prozent am Fieber erkrankten.

— Verschiedenes. Im Maiheft der Zeitschrift »Worlds Work« nimmt Mr. Arthur Wallace Dunn in scharfer Weise Stellung gegen die sogenannte Pork-Barrelitis (Schweinefleischeinsalz-Krankheit). Man versteht hierunter in den Vereinigten Staaten die Art, in der habgierige Politiker oder Volksvertreter es versuchen, die Armee oder Marine zu einem Mittel zu machen, Geld in den Staat zu bringen, den sie vertreten. Dies geschähe durch Errichtung überflüssiger Militärposten in Städten, die ihrer gar nicht bedürften, die aber dadurch einen Zuwachs an Einkommen erführen, durch Errichtung wertloser Marinewerften in der gleichen Weise und durch viele ähnliche Mittel. Die Marine würde durch die Pork-Barrelitis weit weniger getroffen als die Armee. Wenn man dieser Krankheit, meint Mr. Dunn, ernstlich zu Leibe ginge, würde man jedenfalls im Interesse von Armee und Marine erheblich ökonomischer wirtschaften.

Dem Gewehrschießen in der Marine wird seit den letzten Jahren ein großes Interesse entgegengebracht, besonders seit eine Marinemannschaft sich an dem jährlichen nation match beteiligt. Von 8000 Offizieren und Leuten, die die vorgeschriebenen Übungen schossen, erhielten 200 das Zeugnis als expert riflemen, 250 als sharpshooters und 650 als marksmen.

Der Kohlendampfer „Leonidas" wird den Großmast des vor Havanna gesunkenen Linienschiffes „Maine" nach Washington bringen, wo er auf dem Kirchhof, auf dem die Opfer des Unglücksfalles liegen, als Denkmal aufgestellt werden soll. Das Wrack der „Maine" selbst soll, nachdem alles wertvolle Material von Bord genommen ist, in tiefes Wasser geschleppt und versenkt werden.

v. Selchow.

⚜

Frankreich. Marinepolitik. Der Senat hat den Marineetat für 1911 in der von der Kammer bewilligten Form angenommen. Aus dem Bericht des Marinereferenten M. Chautemps ist folgendes erwähnenswert: Die Organisation der französischen Marine muß entsprechend der Lage Frankreichs an zwei Meeren geteilt sein. An jedem der beiden Meere müssen sich zwei Kriegshäfen mit Werften befinden, eine Hauptwerft und ein Stützpunkt zweiten Ranges. Im Mittelmeer erfüllen Toulon—Biserta alle in dieser Hinsicht zu stellenden Anforderungen. Im Atlantik ist in Brest ein vorzüglicher Hauptkriegshafen vorhanden; Cherbourg jedoch sollte nur als Stützpunkt für Flottillen weiter bestehen, da es schlecht befestigt und zu eng für große Schiffe ist; Lorient hat nur Berechtigung als Bauhafen, der militärisch Brest zu unterstellen wäre; als Stützpunkt liegt es zu nahe an Brest, dazu ist es für Geschwader großer Schiffe nicht zugänglich. Rochefort liegt strategisch günstig, jedoch ist die Werft zu weit von der See entfernt; hier würde zweckmäßig ein Stützpunkt zweiter Ordnung entlang der Küste der Rade des Trousses geschaffen. — Bei einem Vergleich der „Danton"-Klasse mit den „Dreadnoughts"

Digitized by Google

fremder Nationen kommt Ch. zu dem Schlusse, daß erstere den letzteren nicht unterlegen sei. Er befürwortet die Wiedereinführung der Mittelartillerie, die besonders für das Einschießen Wert habe. Die Vermehrung der Zahl der Offiziere des Marinegeneralstabes von 18 auf 25, wie sie am 1. Januar 1910 erfolgt ist, hält er für nicht erforderlich; er tritt für die Schaffung des Dienstgrades eines Korvettenkapitäns ein und weist auf den Personalmangel, der sich bei der Besetzung der Schiffe geltend macht, sowie auf den Mißbrauch hin, der bezüglich der Ausnutzung der Vorteile der inscription maritime durch Nichtseeleute getrieben wird.

Die Verhandlungen der Kammer über das Flottengesetz sind bis zu dem Zeitpunkt verschoben, zu dem der Bericht der Kommission über den Gesetzentwurf betreffend das Ersatzwesen in der Marine der Kammer vorgelegt sein wird. Die Beratung beider Gesetze soll dann miteinander verbunden werden.

— Flottentätigkeit. Heimische Verbände. Das I. Geschwader führte eine Rundreise durchs westliche Mittelmeer aus (vgl. Juniheft S. 788); dabei mußte „Suffren" infolge einer Ruderhavarie vorzeitig nach Biserta gehen. In Biserta wurde nach einer kriegsmäßigen Ausrüstungsübung ein Nachtschießen der leichten Artillerie mit Abkommmunition auf zwei eine Rotte Torpedoboote darstellende treibende Scheiben abgehalten, bei dem auch die schwere Artillerie eingriff. Am 1. Juli sollte die Rückkehr nach Toulon erfolgen.

„Démocratie" wird am 1. Juli Ersatzschiff. „Danton" nahm an der Flottenschau zu Spithead anläßlich der englischen Krönungsfeierlichkeiten teil.

Das II. Geschwader erledigte im Mai treffenweise die dritte gefechtsmäßige Schießübung der Hauptartillerie (Bedingungen im Juniheft S. 788) nach den Felseninseln Mendu und Soeur-Est, die als Schiffsziele geformte Scheiben trugen. Die Panzerkreuzer schossen diese Übung einzeln mit Zielwechsel; „Condé" hielt dabei ein Dauerschießen ab, um den Grad der Ermüdung der Geschützbedienungen bei länger andauerndem Feuer festzustellen. Das dritte gefechtsmäßige Schießen der Nebenartillerie wurde bei Nacht mit 14 kn Fahrt gegen ein mit 8 kn geschlepptes Ziel bei 900 m Passierabstand durchgeführt. Die Torpedojäger schossen bei Tage auf 1800 bis 2200 m mit 20 kn Fahrt treffenweise auf zwei verschiedene Ziele; sie hielten vorher tirs d'accord auf 1500 bis 2500 m ab. Am 7. und 8. Juni fand eine umfangreiche Angriffsübung gegen Lorient statt. Am 9. begannen die tirs d'accord für das vierte gefechtsmäßige Schießen, das vom 12. bis 16. Juni abgehalten wurde.

Panzerkreuzer „Desaix" trat zur Reservedivision des II. Geschwaders.

Die Marokko-Division betätigte sich außer bei Truppenausschiffungen durch Herstellung der FT-Verbindung mit den heimischen Häfen.

Flottillen. Bei einer Mobilmachungs- und Angriffsübung in Toulon wurden von 4 Offensiv- und 4 Defensiv-Unterseebooten der Küstenverteidigung 17 erfolgreiche Angriffe auf die Blockadestreitkräfte ausgeführt, während nur ein Unterseeboot überrascht und vernichtet wurde.

Beim Preisschießen der Torpedoboote in Brest hatte die beste Flottille 25 Treffer auf 30 Schuß; daselbst erzielten von 8 Unterseebooten 3 je 2, 3 je 1 und 2 je 0 Treffer. Von 9 Torpedos M/1906, die das Ziel trafen, gingen 7 verloren, von denen einer wiedergefunden wurde.

Auslandschiffe. Panzerkreuzer „Montcalm" traf in Toulon ein; „Kléber" erreichte die ostasiatische Station.

— Indienstthaltungsplan 1912. Nach den im Juniheft (S. 788) wiedergegebenen Andeutungen über die 1912 geplanten Indienstthaltungen bringt »Moniteur«

Digitized by Google

vom 20. Mai den gesamten Indiensthaltungsplan für 1912, aus dem noch folgendes nachgetragen sei:

Jedem der 3 Geschwader ist nur eine escadrille (Division) von je 6 Torpedojägern (bisher je 12) zugeteilt; bei der 1. und 3. Division befindet sich je ein siebentes Boot als Minenleger („Massue" und „Flamberge"). Das III. Geschwader hat drei Fünftel des Bestandes an Geschützführern und Maschinenpersonal, die Hälfte des Bestandes an sonstigen Spezialisten an Bord (entsprechend Artikel 6 des Flottengesetzes). Die Ersatzschiffe der Linienschiffsgeschwader (II. und III.) und der beiden Panzerkreuzerdivisionen sind den Reservedivisionen in Toulon und Brest (divisions en disponibilité armée) zugeteilt. Diese umfassen in Toulon: „Suffren", „Jules Michelet", „Victor Hugo", „Léon Gambetta", „Jules Ferry", „Châteaurenault" und „Foudre"; in Brest: „Charles Martel", „Amiral Aube", „Dupetit Thouars", „Gueydon", „Guichen". Als Fähnrichsschulschiff tritt „Jeanne d'Arc" im Herbst 1912 für „Duguay Trouin" ein. Oran erhält 4 Tauchboote.

— Organisation. Personalfragen. Statt der inspection des charbonnages, die aufgehoben ist, wird durch einen Erlaß des Ministers eine inspection des combustibles et matières grasses gebildet. Inspekteur ist ein mécanicien général de 2. classe; seine Tätigkeit besteht in der Überwachung und Verwaltung der Vorräte in den Häfen und Depots der Marine sowie in der Beaufsichtigung der Fabrikation und Abnahme des betreffenden Materials. In den Produktionszentren sind als Unterorgane des Inspekteurs Maschinisten als agents de la surveillance des combustibles stationiert.

Die Dauer des aktiven Dienstes der inscrits wurde vorläufig von 46 auf 48 Monate heraufgesetzt, um dem Personalmangel abzuhelfen (vgl. Junifest S. 789).

Der Minister hat die Bestimmung des „Dienst an Bord" über das Wachegehn der Offiziere an Bord im Hafen dahin abgeändert, daß der Wachdienst im Hafen durch die Unterleutnants unter Verantwortung der Oberleutnants versehen werden kann, von denen innerhalb von 24 Stunden zwei je 12 Stunden lang Dienst haben und an Bord bleiben müssen.

M. Delcassé hat in einem Bericht an den Präsidenten der Republik seine Absicht ausgesprochen, im Anschluß an die Genehmigung des Flottengesetzes und des Gesetzes über das Ersatzwesen in der Marine eine durchgreifende Reorganisation des Personals der Marine — sowohl nach seiner Zusammensetzung wie auch nach seiner Ausbildung — vorzunehmen, um das Personal besser den Anforderungen der modernen Seekriegführung entsprechend vorzubilden. Die Ausbildung der Offiziere soll nach der technischen Seite hin vervollkommnet werden; nach dieser Richtung sollen die Spezialistenkurse ausgebaut werden. Als neuer Spezialausbildungszweig sollen Luftschiffahrtskurse als dauernde Einrichtung eingeführt werden. Die Marineakademie wird reorganisiert; die Bewerber werden zunächst eine schriftliche Arbeit einzureichen haben und sich dann noch einer mündlichen Prüfung unterziehen müssen. Das schriftliche Schlußexamen soll wieder eingeführt werden. Die Zahl der Spezialdienstzweige beim Unterpersonal soll nach Möglichkeit eingeschränkt werden; folgende Spezialistenlaufbahnen werden bestehen bleiben: 1. timoniers-gabiers, 2. canonniers, 3. torpilleurs, 4. fusiliers, 5. mécaniciens-chauffeurs, 6. électriciens, 7. fourriers et commis, 8. spécialités accessoires (Handwerker usw.) Mannschaften mit nur zweijähriger Dienstzeit werden nur unwichtige Posten an Bord erhalten. Die Leute, die von ihrem Zivilberuf her Fertigkeiten in einem Handwerk besitzen, werden in einem der Handwerkerdienstzweige Verwendung finden. Für alle wichtigeren militärischen und technischen Dienstzweige werden nur die Leute mit längerer Dienstzeit bestimmt werden. — Zur Bearbeitung der in Betracht kommenden Personalfragen wurde eine Kommission unter dem Vorsitz des Vizeadmirals Germinet gebildet. Der Inhalt

Digitized by Google

des Berichts sowie die Grundzüge der geplanten Reorganisation werden gelegentlich eingehender behandelt werden.

Im »Moniteur« (10. 6.) wird nachgewiesen, daß die Marine von den inscrits nur den geringeren Teil des langdienenden Personals erhält, obgleich gerade die Lieferung des langdienenden Personals als Hauptvorzug der inscription maritime angeführt wird. 1908 bis 1910 dienten von 13 826 eingestellten inscrits 8567 46 Monate, 475 24 Monate und 4784 nur 12 Monate; 38 Prozent blieben also weniger als 2 Jahre bei der Fahne. Die Zahl der Analphabeten unter der seemännischen Bevölkerung beträgt aber im Mittel 20,1 Prozent; daher sind von den 8567 langdienenden inscrits nur 6854 in 3 Jahren, also 2285 im Jahre, für Spezialdienstzweige zu verwenden. Dagegen liefern die 12 393 von 1908 bis 1910 freiwillig Eingetretenen, die infolge der bei ihnen möglichen Auswahl alle Schulbildung besitzen, meist mindestens 5 Jahre dienen und keinen Anspruch auf vorzeitige Entlassung erheben können, pro Jahr 4131 für Spezialausbildung geeignete Leute, d. h. 1846 Mann mehr als die inscrits und 65 Prozent des Gesamtbetrages der Spezialisten. 1908 bis 1910 lieferten die inscrits 462 890, die Freiwilligen 774 108 und die Ausgehobenen der Landbevölkerung 39 984 Dienstmonate. Mehr als 65 Prozent des Ersatzes gehören also der nichtseemännischen Bevölkerung an. Dazu geht die Zahl des von der inscription gelieferten Ersatzes von Jahr zu Jahr zurück; der Rückgang betrug 1908/09 349, 1909/10 512 Köpfe; die gesamte seemännische Bevölkerung verminderte sich in den letzten Jahren um 6500 Köpfe. — Diese Darlegung ist für die Beurteilung der im Parlament häufig erörterten Frage der Abschaffung der inscription maritime von Wichtigkeit.

— Artillerie. Die gefechtsmäßigen Schießübungen werden in Zukunft nicht mehr mit geladenen Geschossen abgehalten.

Auf „Vérité“ wird ein neues Fernrohrvisier für die leichte Artillerie erprobt.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Linienschiffe. „Vergniaud“ traf am 9. Juni zur Erprobung in Toulon ein; bei „Mirabeau“, der am 8. Juni Toulon erreichte, betrug die Bauzeit von der Kiellegung bis zur Abfahrt zu den Probefahrten 37 Monate.

Beim Anschießen der Geschütze des „Condorcet“ wurde von den schweren Geschützen die erhoffte Feuergeschwindigkeit nicht erreicht.

Panzerkreuzer. „Waldeck Rousseau“ nahm nach Beendigung der Reparatur die Probefahrten am 15. Juni wieder auf.

Torpedofahrzeuge. Torpedojäger „Casque“ (Programm 1908, 745 t, Parsons-Turbinen) erledigte die Vorproben, „Hussard“ (Programm 1906, 420 t) beendete seine Erprobung mit gutem Erfolge; „Fourche“ (Programm 1908) unterbrach die Probefahrten infolge einer Maschinenhavarie (Rateau-Turbinen).

Vom Stapel lief: Torpedojäger „Enseigne Henri“ (Programm 1910, 450 t) am 12. Mai auf der Werft zu Rochefort.

An die Werft Toulon wurde der Bau des Torpedojägers „Commandant Lucas“ (800 t, Programm 1910) vergeben.

— Unterseeboote. Das Hebefahrzeug für Unterseeboote bis zu 1000 t wird Anfang 1912 betriebsbereit sein und auch für die Versuche zur Feststellung der Dichtigkeit der Boote bis auf 40 m Tiefe verwendet werden. — Da auf den Unterseebooten bei der Unterwasserfahrt das Wohlbefinden der Besatzung im geschlossenen Raum schon eher gestört wird, als es nach den theoretischen Berechnungen über den Verbrauch der Luft der Fall sein sollte, hat man Versuche eingeleitet und durch Erprobungen festgestellt, daß die Vermengung der Luft der verschiedenen Räume und

Digitized by Google

die dadurch erzielte gleichmäßige Verteilung der Kohlensäure, des Wasserdampfes und der Ausdünstungen der menschlichen Haut auf die gesamte Luft des Bootes Abhilfe schafft. Die Verwendung der Ventilationseinrichtungen für diesen Zweck wird gegenwärtig erwogen.

Vom Stapel lief: Tauchboot „Faraday" am 27. Mai, Tauchboot „Bernoulli" am 1. Juni (beide vom „Pluviôse"-Typ).

Versuchsboot „Charles Brun" („Maurice"-Kessel) erreichte eine ▲ Geschwindigkeit von 14,5 kn.

— Ölheizung. Die reine Ölheizung, wie sie auf den Torpedojägern „Fantassin" und „Cavalier" in der Front im Gebrauch ist, hat nach »Moniteur« vielfache Nachteile: Ein großer Kriegsvorrat muß in den Häfen gehalten werden; die Beschaffung des Heizöls ist umständlich, da es nur in wenigen Häfen vorrätig ist. Die Kosten sind hoch; auf der Reise nach Tunis haben die beiden Torpedojäger 60 bis 125 Frcs. pro Tonne gezahlt; noch vor kurzem betrug der Preis sogar 160 Frcs. Ihre Ausgaben für Heizmaterial beliefen sich auf 40 000 Frcs. gegenüber 12 000 Frcs. der anderen Torpedojäger. Vom militärischen Standpunkt werden als Nachteile der dicke schwarze Rauch und der Geruch des Heizöls angeführt, der bei einer Aufklärungsübung die beiden Boote auf mehrere Meilen bemerkbar machte, bevor sie gesichtet wurden. Bei den neuesten Booten habe man daher wieder auf die reine Ölheizung verzichtet.

— Luftschiffahrt. Der Minister hat die Einrichtung eines Flugplatzes an der Bucht von Lazaret in Toulon genehmigt; 100 000 ℳ sind für den Grunderwerb veranschlagt. — Der bekannte Kapitän zur See Daveluy ist zur Ausbildung als Flieger nach der Flugschule zu Pau kommandiert. — Den ersten Preis bei dem Fluge Paris—Rom trug der enseigne de vaisseau Conneau (Beaumont) davon.

— Fachliteratur. Im »Moniteur« (20. Mai) wird die Frage erörtert, ob der Dienstzweig der gabiers (Takler, Spezialisten für seemännische Manöver und Arbeiten) heute, in der Zeit der Technik, nicht fortfallen könne oder aber weitgehend neuorganisiert werden sollte. Im ersteren Falle müßten alle Rekruten zunächst in den seemännischen Manövern und Arbeiten unterrichtet werden, bevor sie eine technische Spezialausbildung erhalten; nur die Bootsunteroffiziere sollte man dann beibehalten. Die Marineverwaltung hat sich für den zweiten Ausweg entschieden, indem sie eine vollständige Umarbeitung des manuel du gabier angeordnet und die Bedienung der Lotvorrichtungen und Rettungsapparate diesem Dienstzweige zugeteilt hat. Die Ausbildung der gabiers in der Schule auf „Calédonien", der als Übungsmaterial nur die alte Korvette „Bayonnais" und das alte Torpedoboot 128 zur Verfügung steht, ist völlig veraltet. Es wird daher die Verwendung eines Panzerkreuzers vom „Montcalm"-Typ für diese Zwecke befürwortet.

Eine Verfügung des Ministers weist darauf hin, daß die Artilleriezeitschrift »Mémorial de l'artillerie navale« zuviel rein theoretische, hauptsächlich mathematische Aufsätze bringt, und spricht den Wunsch aus, daß sie mehr Fühlung mit der die Artillerie in der Praxis verwendenden Front suchen möge, um von Nutzen für die Weiterentwicklung des Artilleriematerials zu sein.

»Temps« und »Moniteur« (3. Juni) geben einen Artikel des »Naval and Military Record« wieder, in dem der Indienstthaltungsplan der französischen Flotte für 1912 (vgl. vorn S. 916 und Juniheft S. 788) besprochen wird. Anknüpfend an die Stationierung des II. Geschwaders im Norden, die durch den Admiral de Lapeyrère im Gegensatz zu der von seinen Vorgängern Thomson und Picard vorgenommenen Konzentration der französischen Streitkräfte im Mittelmeer

Digitized by Google

1909 verfügt wurde, konstatiert das englische Fachblatt, daß der englische Botschafter in Paris gegen diese Dislozierung protestierte, die indessen vom Marineminister de Lapeyrère nicht abgeändert wurde. Die von Mr. Delcassé vorgesehene Zusammenziehung der beiden modernen Geschwader („Danton"- und „Patrie"-Klasse) im Mittelmeer findet den vollen Beifall des englischen Blattes, das weiter feststellt, es sei wohl bekannt, daß ein stärkeres Band als eine einfache Entente zwischen Großbritannien und Frankreich bestehe und daß die 1906 von M. Thomson durchgeführte Dislozierung erst nach Rücksprache mit der englischen Regierung, wenn nicht etwa sogar auf deren Anregung, vorgenommen sei. Hinzugefügt wird noch, daß der jetzige Marineminister, M. Delcassé, in engeren Beziehungen zur britischen Regierung stehe als seit Generationen irgendein anderer europäischer Minister. — Die neue französische Mittelmeerflotte sei für die nächsten zwei bis drei Jahre stark genug, um die österreichisch-italienischen Seestreitkräfte zu binden. England könne daher mit der neuen Verteilung zufrieden sein.

In »Le Yacht« (17. Juni) macht H. Bareusief folgende Mitteilungen über die Heizölversorgung in der französischen Marine. Das Heizöl, das in Blechgefäßen von 150 kg verfrachtet wird, kostet sowohl bei der Einfuhr aus Rußland als auch aus Rumänien und Amerika mindestens etwa 140 Frcs. pro Tonne; der Preis der Tonne des in der genannten Verpackung eingeführten Heizöls an Bord des Kriegschiffs beläuft sich auf etwa 200 Frcs. (160 ℳ). Um die Transport- und Umladekosten usw. möglichst zu verringern, sind bisher ein Öldampfer („Radioléine") von 6000 t und zwei Prähme von je 500 t Fassungsvermögen angekauft. Der Dampfer ladet in Baku oder Constanza Heizöl zu etwa 30 Frcs. die Tonne. Die 6000 t Heizöl werden in etwa 18 Stunden entleert. Die Prähme haben je eine Dampfpumpe, die 100 bis 110 t in der Stunde schafft. Torpedojäger „Casque" nahm kürzlich in Cherbourg 100 t Heizöl in zwei Stunden. — Die Tonne Kohlen (Briketts) kostet in Frankreich 33 Frcs. im Mittel. Die Zahl der von einer gleichen Menge Kohlen und Heizöl entwickelten Wärmeeinheiten verhält sich wie 8 : 11; es ist also eine um $^1/_3$ größere Kohlenmenge erforderlich. Der Vergleichspreis würde daher von 33 auf 44 Frcs. zu erhöhen sein; dem steht ein Preis von 50 bis 60 Frcs. pro Tonne Heizöl gegenüber.

✤

Japan. Politische Lage. Das bemerkenswerteste Ereignis der inneren Politik ist die Standeserhöhung derjenigen Staatsmänner, die mit den inner- wie außenpolitischen Ereignissen des letzten Jahres im besonderen Maße in Zusammenhang gestanden haben. Der Ministerpräsident, Marquis Katsura, erhielt den Fürstenrang, der Kriegsminister und gleichzeitige Generalgouverneur von Chosen, Vicomte Terauchi, den Grafentitel und der Minister des Auswärtigen, Graf Komura, den eines Marquis. Diese Auszeichnungen geben einen Anhalt dafür, wie hoch die diplomatischen Erfolge Japans in jüngster Zeit, die Wiederfestigung des Staatskredits, die Verständigungen mit Rußland und Frankreich, der Erwerb von Chosen und endlich der Abschluß der Handelsverträge mit England und den Vereinigten Staaten, im Lande selbst bewertet werden. Auf die zahlreichen sonstigen Gebiete, auf denen eine zielbewußte, maßsichere Gesamtpolitik die Entwicklung Japans nach dem letzten Kriege gefördert hat, verbietet hier der Raum einzugehen. Erwähnt soll nur noch werden, wie der im Aprilheft besprochene, vom Kaiser ins Leben gerufene sozialpolitische Fonds schon jetzt durch private Bereitwilligkeit die Höhe von etwa 60 Mill. ℳ erreicht hat und, ge-

Digitized by Google

tragen von vollem Verständnis für auch diese wichtige Zukunftsfrage, im weiteren Wachsen begriffen ist.

Die äußere Politik erhielt ihren besonderen Charakter durch den fast elementar eingetretenen Umschwung der amtlichen Beziehungen zu den Vereinigten Staaten. Ließ schon die überraschend schnelle Beendigung der Zollvertragsverhandlungen vermuten, daß hier weitergehende Absichten mitgewirkt hatten, so stehen wir heute einer Tatsache gegenüber, die den politischen Verhältnissen Ostasiens und im Pazifik ein vollkommen neues Gepräge geben muß, falls sie von Dauer ist. An die Bekanntgabe des Handelsvertrages schloß sich unmittelbar eine Reihe offizieller Freundschaftskundgebungen an, so daß dieser schnelle Wechsel nach den Spannungen und Reibungen des letzten Jahres vorläufig nur schwer richtig einzuschätzen ist. Der Wunsch der Union, den Schiedsgerichtsvertrag mit England sicherzustellen, wie wirtschaftliche Erwägungen werden gewiß an dieser neuesten politischen Wendung ihren bestimmten Anteil haben, können jedoch einen so raschen und völligen Umschwung allein nicht erklären.

Neben dieser politischen Wandlung sind die übrigen Vorkommnisse auf dem Gebiet der äußeren Politik nur von verschwindender Bedeutung, soviel des Interessanten sie an sich auch zu bieten vermögen. Hierzu gehören die neubelebte Diskussion über die Zweckmäßigkeit einer japanischen Expansion nach Süden in Verbindung mit der Nachricht der Anlage einer Flottenbasis auf der Bonin-Insel und dem amerikanischen Vorschlag, die Philippinen zu neutralisieren; der Meinungsaustausch über das Recht Rußlands, die Grenze der Territorialgewässer auf 12 sm auszudehnen, was der japanischen Fischerei großen Abbruch tun würde; die bevorstehende Konferenz über die Sealjagd im Behrings-Meer, zu der die Vereinigten Staaten England, Rußland und Japan aufgefordert haben; die „Viermächte-Anleihe", die China zu größerer Tätigkeit in der Mandschurei befähigen soll und deshalb den Japanern wenig erwünscht ist, schließlich die Unruhe Rußlands in seinen militärischen Maßnahmen im Amurgebiet.

Auf dem Gebiete der Marinepolitik beginnen sich anscheinend neue Vergrößerungspläne vorzubereiten, die angeblich schon dem kommenden Reichstage vorgelegt werden sollen. Seit die Lebensdauer der Linienschiffe auf 15 Jahre festgelegt ist, werden indessen auch hierdurch zahlreiche Ersatzbauten fällig, um die es sich bei der Angabe, daß 4 Linienschiffe projektiert seien, wohl vornehmlich handelt. Selbst in diesem Falle muß es fraglich scheinen, ob sich für die beiden Privatwerften Kawasaki und Mitsubishi eine gesicherte Rentabilität ergeben wird, wenn sie sich jetzt großen Erweiterungsbauten unterziehen, für die das Marineministerium jeder Werft etwa 5 Mill. ℳ vorschießt, für die aber außerdem noch Anleihen der Werften nötig werden.

Der Jahrestag der Schlacht in der Japanischen See, der 27. Mai, wurde innerhalb der Marine festlich begangen, und in 34 Orten hielten auf Anordnung des Marineministeriums Seeoffiziere Vorträge über die Bedeutung des Tages.

— Etat, Organisation usw. Die bisher unter verschiedenen Titeln (Schiffsergänzungs-, Schiffsersatzfonds, 3. Flottenausbauplan usw.) geführten Mittel für Schiffsbauten werden jetzt gemeinsam unter dem Titel „Schiffsergänzungsfonds" geführt werden.

Die bisherigen Schulschiffe der Matrosendivisionen sollen durch moderne ersetzt werden. — Bis zum Jahre 1920 ist außerdem die Ausrangierung von 21 Schiffen aller Typen vorgesehen.

— Personal. Die Oberwerftdirektoren von Yokosuka und Kure, Konteradmirale Sakamoto und Jjichi, wurden zu Vizeadmiralen ernannt.

Im Mai fanden in Tokyo die jährlichen Sitzungen des Admiralsrates, der Chefs der Admiralstäbe der Kriegshäfen und Verbände sowie der Werftdirektoren

Digitized by Google

und Vorstände technischer Institute statt. Die Teilnehmer wurden vor Beginn ihrer Arbeiten in jedem Falle vom Kaiser empfangen.

Der Kaiser wohnte ferner den Schlußfeierlichkeiten der Marineakademie, der militärärztlichen und der Zahlmeisterschule bei. Die Schlußprüfungen bestanden an der Akademie 77 Offiziere, an den beiden anderen Schulen 16 und 35 Hörer. Bei der entsprechenden Feier an der Ingenieurschule vertrat Prinz Fushimi den Kaiser.

Zur Abnahme der Sommerbesichtigungen wurde Großadmiral Vicomte Ito kommandiert, da Admiral Graf Togo in England ist. Die Besichtigungen, die den Juni in Anspruch nahmen, erstreckten sich auf die Kriegshäfen Yokosuka, Kure, Maizuru, Ominato und das I. Geschwader.

Admiral Togo wird auf der Rückreise auf Einladung der Regierung die Vereinigten Staaten besuchen.

— Schwimmende Streitkräfte. I. Geschwader. „Aki" ist entgegen der ursprünglichen Bekanntmachung im April noch nicht zum Verbande getreten. Es ist somit anzunehmen, daß sich bei den Probefahrten noch Störungen ergeben haben. — Der Verband hielt sich im April in der Inlandsee auf und erledigte in der Umgebung von Kure vornehmlich Torpedoschießübungen; dann Fahrt nach Sasebo. Anfang Mai Aufsuchen der Stationshäfen zum Personalwechsel; Ende Mai sammeln in Yokosuka. „Ibuki" hat anscheinend wegen Grundberührung docken müssen. — Am 27. Mai traf das Geschwader zur Feier der Schlacht von Tsushima vor Yokohama ein, wo Offiziere und Mannschaften von der Stadt bewirtet wurden. Der Verband führte etwa 1000 geladenen Gästen taktische Bewegungen (4 hm Schiffsabstand) und Torpedobootsabwehr vor. — Anfang Juni Fahrt nach Oginohama bei Ominato, wo Großadmiral Ito es besichtigte und bis Ende des Monats gefechtsmäßige Schießübungen abgehalten wurden.

Das II. Geschwader besuchte im April die Häfen des Gelben Meeres und traf Anfang Mai wieder in Sasebo ein. Von dort Aufsuchen der Stationshäfen. Anfang Juni in Chinkaiwan zu Schießübungen gesammelt, Mitte Juni gefechtsmäßiges Schießen in der Hiroshimabucht bei Kure.

Das III. Geschwader war im April und Mai im südchinesischen Stationsgebiet verteilt. Anfang Mai gingen „Tsushima" und „Uji" nach Kanton wegen der dort ausgebrochenen Unruhen; „Akitsushima", die sich zur Vornahme von Reparaturen auf dem Wege nach Sasebo befand, wurde zurückgerufen.

Die Reservegeschwader hielten Schießübungen ab. „Iwate" vom Sasebo-Reservegeschwader unternahm Ende April bis Anfang Mai eine Fahrt nach den Philippinen.

Das Schulgeschwader „Soya" und „Aso" wird mit 150 Fähnrichen zunächst eine Kreuzfahrt nach Hokkaido, den koreanischen und nordchinesischen Gewässern vornehmen. — „Tsugaru" ist mit den Ingenieur-Fähnrichen Anfang Mai von ihrer Reise zurückgekehrt.

— Manöver. Im Oktober sollen größere Herbstmanöver in den Gewässern von Shikoku und Kyushu bis Chosen stattfinden. Es sollen teilnehmen unter Leitung des Admirals Baron Ijuin das I. und II. Geschwader, die Reservegeschwader, einige Schiffe der 3. Bereitschaft, die Wachfahrzeuge der Kriegshäfen und Stützpunkte, sämtliche Minenleger und Minensuchfahrzeuge.

— Kriegshäfen, Küstenbefestigungen usw. Die Bonin-Insel soll angeblich als neuer Stützpunkt in Aussicht genommen sein.

In Fusan sind für Chinkaiwan größere Vorräte an Sprengmaterial, Minen und Torpedos nebst Zubehör eingetroffen.

Digitized by Google

— Schiffbauten, Versuche, Werften usw. Linienschiffe: Auf „Kawachi" (Yokosuka) sind Kessel und Maschinenanlage eingebaut, Schornsteine und Dreibeinmasten werden aufgestellt. Jetzt soll im Dock die Torpedoeinrichtung eingebaut werden. Beginn der Probefahrten ist für Februar 1912 vorgesehen. Zurzeit sind etwa 1000 Arbeiter am Schiff beschäftigt. — Das für Kure vorgesehene Linienschiff soll angeblich vom „Orion"-Typ sein. — „Tango" („Poltawa") ist wieder fertiggestellt und hat Probefahrten abgehalten; erreichte Geschwindigkeit angeblich 18 kn.

Panzerkreuzer. Der Kreuzer in Yokosuka soll im August begonnen werden, die bei Kawasaki und Mitsubishi im nächsten Frühjahr; für diese ist Ablieferungstermin Oktober 1915. — Beide Werften haben ganz außerordentliche Erweiterungsbauten ihrer Anlagen in Angriff genommen; die Mitsubishi-Werft wird vom 1. Juli ab allein 2000 Arbeiter mehr einstellen. Das Schiffbaumaterial ist in England und Deutschland bestellt.

Kleine Kreuzer. „Hirado" (Kobe) ist am 29. Juni von Stapel gelaufen. „Chikuma" (Nagasaki) wird Anfang Oktober von Stapel laufen.

Torpedoboote. „Umikaze" ist nach zufriedenstellenden Probefahrten im Mai von Maizuru nach Yokosuka übergeführt worden. Der Zerstörer soll 33 kn Geschwindigkeit erreicht haben. — „Yamakaze" hat Ende Mai mit Probefahrten begonnen; er ist gleichfalls der Station Yokosuka zugeteilt.

Die in Maizuru in Bau befindlichen 700 t-Boote haben die Namen „Sakura" und „Tachibana" erhalten. — Der Bau von je einem weiteren Zerstörer gleichen Typs in Kure und Yokosuka ist beschlossen worden und soll demnächst beginnen.

Unterseeboote. Die Unterseeboote Nr. „10", „11", „12" sind am 17. April in Kure von Stapel gelaufen. Sie entsprechen angeblich dem englischen „C"-Typ und haben (wie Nr. 9) untergetaucht eine Wasserverdrängung von 325 t. — Die bei Kawasaki in Bau befindlichen Boote Nr. „13", „14", „15" werden noch im Herbst ablaufen. 4 Boote der englischen „D"-Klasse sollen außerdem in England bestellt sein; ferner 1 Holland-Boot in den Vereinigten Staaten.

Das Flußkanonenboot, das in Sasebo in Bau ist, soll 250 t Deplacement und mit 1400 PS 15 kn Geschwindigkeit erhalten.

— Artillerie. Die größten Geschützrohre, die man augenblicklich in Kure herzustellen versucht, sollen 30,5 cm L/50 sein.

Italien. Neubauten. Das erste der für „Dante Alighieri" bestimmten 30,5 cm-Geschütze wurde am 26. Mai auf dem Schießversuchsplatz zu Castagna bei Spezia angeschossen. Der größere Teil der Artillerie dieses Schiffes ist noch nicht in Spezia angekommen und die Panzerung der Türme noch nicht angebracht. Die Maschinenproben auf der Stelle, die bereits angekündigt waren, sind verschoben worden. „Conte di Cavour" wird angeblich mit 7500 t Baugewicht Anfang September, „Giulio Cesare" und „Leonardo da Vinci" Anfang Oktober von Stapel laufen.

Die neuen Regierungspostdampfer „Citta di Catania", „Citta di Siracusa", „Citta di Palermo" und „Citta di Messina" sind mit je zwei 12 cm- und sechs 7,6 cm-SK bestückt worden, mit denen sie auf der Reede von Palermo Schießübungen abhielten.

Einer der im Bau befindlichen 650 t-Zerstörer wird einen Fiat-Schweröl-motor von 12 000 PS erhalten.

— Unterseeboote. Das Unterseeboot „Velella" (verbesserter „Foca"-Typ) lief als erstes der acht von der Firma Fiat-San Giorgio zu liefernden Unterseeboote

Digitized by Google

am 25. Mai in Muggiano vom Stapel und wurde sogleich in Dienst gestellt. Es ist 45,2 m lang und 4,5 m breit; Deplacement über Wasser 300 t, unter Wasser 345 t; Höchstgeschwindigkeit 13 kn über und 8,5 kn unter Wasser. Die elektrischen Motoren lieferte Siemens-Schuckert, die Dieselmotoren die M. A. N. zu Nürnberg.

Da der Bau am 6. Juni 1910 begonnen wurde, so ist seine Fertigstellung in weniger als einem Jahr und 4 Monate vor dem kontraktlichen Lieferungstermin erfolgt.

Der Bau der beiden Unterseeboote vom Typ „Cavallini" hat immer noch nicht begonnen, obgleich das Baumaterial seit einiger Zeit vollständig in Spezia eingetroffen ist. Die Verzögerung im Baubeginn wird in der Presse als um so unerklärlicher bezeichnet, als das Marineministerium bei einem kürzlich ausgeschriebenen Wettbewerb für Unterseebootsbauten den „Cavallini"-Typ als Muster hingestellt habe und daher ein Interesse daran haben müsse, recht bald zu praktischen Versuchen mit diesen Booten zu gelangen.

— Flaggoffiziere. Der bisherige Admiralstabschef, Vizeadmiral Bettolo, ist wegen Erreichens der Altersgrenze unter Verleihung des Grafentitels in den Ruhestand versetzt worden.

— Streichungen. Die Küstentorpedoboote „89", „95", „109", „127", „129" sind in den Listen gestrichen worden.

Rußland. Die Bereitwilligkeit, mit der von dem neuen Marineminister, Vizeadmiral Grigorowitsch, die Reorganisation der Marineverwaltung und der Wiederaufbau der Flotte nach einem festzulegenden Plan in Aussicht gestellt wurde, hat die unverzügliche Genehmigung seiner Forderungen durch Reichsduma und Reichsrat zur Folge gehabt. So wurden von den gesetzgebenden Körperschaften 14,7 Mill. Rubel (31,75 Mill. ℳ) für die Bezahlung älterer Schulden des Marineressorts, ferner die Mittel für den Bau der vier Linienschiffe des „Gangut"-Typs, davon 28 Mill. Rubel (60,48 Mill. ℳ) für 1911, und schließlich die Kosten für die Verstärkung der Schwarzmeerflotte bewilligt. Der Betrag der letzteren ist nicht bekannt geworden, da die Verhandlungen geheim geführt wurden. Das Bauprogramm für das Schwarze Meer soll 9 Torpedobootzerstörer, auf Privatwerften zu bauen, 6 Unterseeboote, zu je 3 von der Baltischen und Newski-Werft zu liefern, sowie eine Anzahl von Linienschiffen umfassen, für die die Ausschreibungen in kurzer Zeit ergehen sollen. — Auf den Gesamtbetrag für die vier Linienschiffe des „Gangut"-Typs wurden die bereits bewilligten Mittel in Höhe von 18 Mill. Rubel in Anrechnung gebracht; die noch zu bewilligende Summe wurde daher auf 119 Mill. Rubel (257,04 Mill. ℳ) festgesetzt. Nach dem Stapellauf der vier Linienschiffe sollen vier weitere auf den freigewordenen Hellingen gebaut werden. — Im Laufe der Debatten erklärte der Minister, die bisherige Wirtschaftsführung der Marineverwaltung sei unzulässig, er wünsche daher aufrichtig, mit dem verurteilten System zu brechen, und er werde vor allem die Rechnungslegung reformieren, um die bisherige Schuldenwirtschaft unmöglich zu machen.

— Organisation. Entsprechend der in dem Reformprogramm des Ministers ausgesprochenen Absicht, den Chefs der Flotten jedes Meeres auch die Hafenkommandanten zu unterstellen, ist ein Entwurf betreffend die Stellung der Befehlshaber der Seestreitkräfte im Baltischen und Schwarzen Meer sowie des Befehlshabers der Sibirischen Flottille vom Admiralitätsrat genehmigt und vom Kaiser

Digitized by Google

bestätigt worden. Die genannte Bezeichnung tritt also wieder an die Stelle derjenigen der Chefs der aktiven Flotte der einzelnen Meere, die erst im Jahre 1910 eingeführt war. Der Befehlshaber der Sibirischen Flottille hat dieselben Befugnisse wie die Befehlshaber der Seestreitkräfte in den beiden anderen Meeren. — Die Ernennung der Befehlshaber erfolgt durch Allerhöchste Ordre; sie sind dem Marineminister direkt unterstellt. Ihnen unterstehen als den Höchstkommandierenden alle Geschwader, Abteilungen und Schiffe, sowohl aktive als auch 1. und 2. Reserve, sowie der Nachrichtendienst der betreffenden Meere. Die Personalbesetzung der genannten Seestreitkräfte wie auch der im Bau oder in Reparatur befindlichen Schiffe unterliegt ihrer Entscheidung, soweit nicht Allerhöchste Verfügungen oder solche des Marineministers in Frage kommen. Dem Befehlshaber sind ferner die Oberstkommandierenden der Häfen und die Hafenkommandanten unterstellt, außer in Rechnungs- und Verwaltungsangelegenheiten; diese haben jedem ihrer Befehle über Ausführung von Reparaturen und sonstige Unterstützung Folge zu leisten. Im Mobilmachungsfalle erhält der Befehlshaber ohne weiteres die Befugnisse eines Flottenchefs. Schon zu Friedenszeiten wird ihm vom Generalstabe der Marine ein allgemeiner Operationsplan mitgeteilt; danach hat er mit seinen Befehlshabern die Mobilmachungspläne im einzelnen auszuarbeiten und sie dem Generalstabe mitzuteilen. Er ordnet an, welche Verteidigungsmaßnahmen von den Hafenkommandanten zum Schutz der Häfen und Reeden im Kriegsfall zu treffen sind. Er ist für die Kriegsbereitschaft und vollzählige Besetzung aller Seestreitkräfte und Landmarineteile verantwortlich. Er bestimmt die Reihenfolge der Reparaturen der Schiffe und die Indienststellungstermine; er beantragt beim Minister die für die Unterhaltung seiner Streitkräfte nötigen Mittel. Ihm werden vom Generalstabe die Aufgaben für größere Manöver zugestellt. Auslandschiffe unterstehen direkt dem Marineminister, mit Bezug auf Ausbildung und inneren Dienst jedoch dem Befehlshaber der Seestreitkräfte des betreffenden Meeres.

— Personal. Entsprechend dem vorstehenden Erlaß ist Vizeadmiral Bostrem zum Befehlshaber der Seestreitkräfte im Schwarzen Meer, Vizeadmiral v. Essen zum Befehlshaber im Baltischen Meer ernannt. Der bisherige Chef der aktiven Flotte im Schwarzen Meer, Vizeadmiral Sfarnawski, wurde Oberstkommandierender von Sewastopol, der Chef der aktiven Flotte im Stillen Meer, Vizeadmiral Uspenski, trat zum Marineministerium.

— Schwimmende Streitkräfte. Zur Flottenschau nach Spithead anläßlich der Krönungsfeierlichkeiten ist der Panzerkreuzer „Rossija“ entsandt. Die russische Marine wird durch Vizeadmiral Wiren vertreten.

Ende Mai haben die Lehrabteilungen und die Minensuchabteilung der Baltischen Flotte aktiviert.

Das Schulschiff „Admiral Kornilow“ ist aus den Listen der Flotte gestrichen (vgl. Juniheft, S. 792), ebenso das Depeschenboot „Leutnant Iljin“ und das Unterseeboot „Forel“.

Schulschiff „Rynda“ wird auf der Baltischen Werft für Versuche mit Diesel-Motoren umgebaut.

— Häfen. Der Ministerrat genehmigte das Projekt des Handelsministeriums für den Ausbau des Libauer Handelshafens, für den etwa $5^1/_2$ Mill. Rubel aufgewendet werden sollen, um die Einrichtungen für den Schiffs- und Warenverkehr zu vervollkommnen.

— Handelsflotte. Der Reichsrat erteilte dem von der Duma genehmigten Gesetzentwurf betreffend die Subventionierung der Russischen Gesellschaft für Dampf-

Digitized by Google

schiffahrt und Handel (Juniheft, S. 792), für die Ausführung von Fahrten im Schwarzen und Mittelmeer seine Zustimmung, nachdem er anfänglich für die Erteilung der Subvention an die Freiwillige Flotte eingetreten war. — Der Vorschlag der Duma, der Freiwilligen Flotte noch für ein Jahr eine Subvention von 600 000 Rubel für die Ausführung von Fahrten von Petersburg und Odessa nach Wladiwostok zu zahlen, wurde vom Ministerrat gebilligt unter der Bedingung, daß mindestens 18 Fahrten stattfinden.

— Seerecht. Die Duma richtete eine Anfrage an den Minister des Auswärtigen, welche Maßregeln er zu ergreifen gedenke, um die Unantastbarkeit des russischen Privateigentums auf See im Kriege zu sichern, insbesondere um das Versenken der Handelsschiffe der kriegführenden Partei oder neutraler Handelsschiffe mit Konterbande zu verhindern; der Abschluß entsprechender Konventionen wird von der Duma befürwortet.

⚜

Österreich-Ungarn. Geschwader. Die am 15. Juni durch Vereinigung der Eskadre mit der Reserve-Eskadre gebildete „verstärkte Eskadre" ist folgendermaßen zusammengesetzt:

Geschwaderchef: Vizeadmiral Haus.

1. Division.	2. Division.
Chef: Vizeadmiral Haus.	Chef: Kontreadmiral Graf Lanjus.
„Erzherzog Franz Ferdinand" 🏴	„Erzherzog Karl" 🏴
„Radetzky"	„Erzherzog Friedrich"
„Babenberg"	„Erzherzog Ferdinand Max"

3. Division.

Chef: Kontreadmiral Ritter v. Chmelarz.

„St. Georg" 🏴	„Admiral Spaun"	5 Zerstörer zu je 400 bis 500 t
„Kaiser Karl VI."	„Zenta"	9 Torpedoboote zu je 200 bis 400 t
„Kaiserin Maria Theresia"	„Szigetvar"	Torpedomutterschiff „Gaea".

Während der Ende August stattfindenden Manöver treten noch der Kleine Kreuzer „Kaiserin Elisabeth", die Spezialschiffe „Pelikan" und „Herkules" sowie 3 alte Zerstörer, 12 Torpedoboote zu je 110 t und 4 Unterseeboote zum Geschwader.

— Flaggoffiziere. Der bisherige Geschwaderchef, Kontreadmiral v. Kunsti, der das Geschwaderkommando erst im Oktober vorigen Jahres vom damaligen Kontreadmiral Haus übernommen hatte, ist an Stelle des aus dem aktiven Dienst geschiedenen Admirals v. Kneißler zum stellvertretenden Chef der Marinesektion im Reichskriegsministerium ernannt worden.

— Personal. Das Seeoffizierkorps (1911 etatsmäßig 817 Köpfe stark — einschließlich 180 Seefähnriche, Seekadetten und Seeaspiranten sowie 76 Seeoffiziere in Lokalanstellung) und die Korps der Marinebeamten (1911 etatsmäßig 702 Köpfe stark, darunter 125 Maschinenbetriebsleiter, 144 Bauingenieure, 82 Marineärzte, 169 Zahlmeister und Intendanten) sollen im Laufe der nächsten Jahre um 148 Stellen vermehrt werden, die hauptsächlich dem Seeoffizierkorps zufallen.

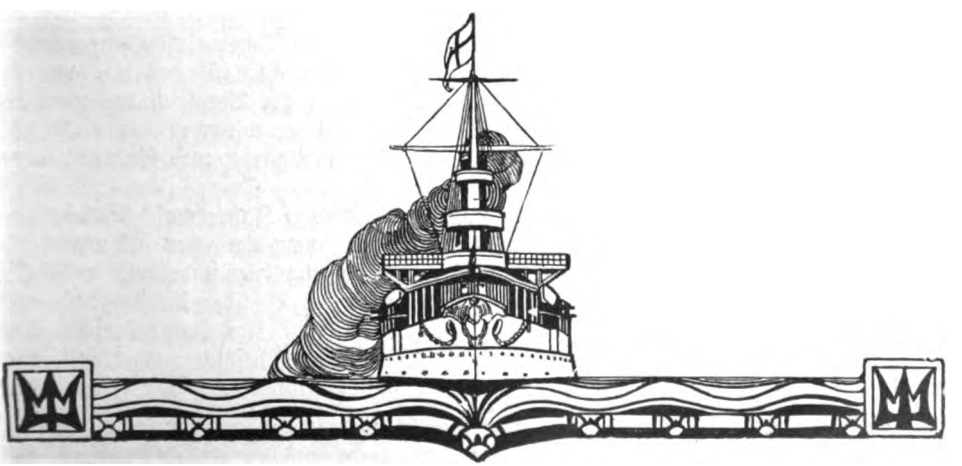
Digitized by Google

Das Unterpersonal, 1911 etatsmäßig — einschließlich 328 Ober-Deckoffiziere — 14 328 Mann stark, soll 1913 bis 1916 auf 18 500 Köpfe gebracht werden.

Durch das neue Wehrgesetz der Monarchie, das 1912 in Kraft tritt, wird das jährliche Rekrutenkontingent der Marine im Laufe der nächsten drei Jahre von 4000 Mann auf 6000 Mann erhöht. Die Dienstzeit in der Marine wird durch das Gesetz nicht geändert. Sie dauert 4 Jahre bei der Fahne, 5 Jahre in der Reserve, 3 Jahre in der Seewehr.

— Neubauten. „Zrinyi" machte am 20. Mai Maschinenproben auf der Stelle. Die für Anfang August beabsichtigte Fertigstellung verzögert sich, weil die Kräfte des Stabilimento tecnico hauptsächlich für den Bau der 20 000 t-Schiffe in Anspruch genommen sind.

— Streichungen. Die (9) Küstentorpedoboote Nr. „33", „34", „35", „38", „41", „42", „43", „46" und „47" sind gestrichen worden. Die (17) Torpedoboote Nr. „25", „26", „27", „28", „29", „30", „31", „32", „36", „37", „38", „39", „40", „44", „45", „48", „49" können gestrichen werden, sobald ihre Instandhaltung nicht mehr lohnt.



Digitized by Google

Verschiedenes.

Nauticus 1911.

Nicht alle Genüsse menschlicher Kultur sind steigerungsfähig durch Wiederholung. Über den neuesten Nauticus-Band berichten zu dürfen bereitet aber stetig wachsende Freude, und zwar nachhaltige Freude über die Fortschritte des deutschen Seewesens. Zeigt doch jeder Jahrgang die Erfolge zäher Arbeit auf allen Gebieten der deutschen Seeinteressen. In Hülle und Fülle bringt der neueste Band wieder neue, überraschende Berichte. Es kann gar nicht oft genug betont werden, daß dieses Jahrbuch zu einem äußerst wertvollen, unentbehrlichen Handbuch der Seepolitik, Marinetechnik und Seewirtschaft herangereift ist, das an Reichhaltigkeit und Vielseitigkeit von keinem ähnlichen fremdländischen Marinejahrbuch mehr erreicht wird.

Obgleich Nauticus, wie es in seinen Zielen gegeben ist, manches bringt, worüber die Fachzeitschriften bereits berichteten, ist doch die Art der Zusammenfassung des Materials und seine Darstellung so eigenartig glücklich, daß auch die fleißigsten Leser der „Marinerundschau", der „Hansa", des „Schiffbau" und anderer Zeitschriften für ihre Facharbeiten den Nauticus nicht entbehren können, um so weniger als der Schwerpunkt des Jahrbuchs in den großen selbständigen Beiträgen liegt, für die der Raum in den Zeitschriften zu knapp bemessen ist. Wer z. B. die Fortschritte einer Kriegs- oder Handelsflotte im verflossenen Jahre übersehen will, weiß, welche Mühe dazu gehört, die Einzelheiten aus den Monats- oder gar Wochenheften von Fachzeitschriften zu sammeln. Dabei muß er selbst erst Spreu und Weizen voneinander trennen; denn die Zeitschriften bringen der „Aktuellität" halber manches, was sich später als nebensächlich oder gar unrichtig erweist. Um so wertvoller sind die gut gesichteten und gesiebten Jahresberichte des Nauticus für alle in Frage kommenden Gebiete.

Für den Fachmann — im weitesten Sinne, den Praktiker wie den Theoretiker, den produzierenden wie den reproduzierenden — ist es von großem Nutzen, daß das Nauticus-Jahrbuch seine altbewährte Dreiteilung in Politisch-Militärisches, Wirtschaftlich-Technisches und Statistik streng und gewissenhaft durchhält. Diese Anordnung macht den Inhalt übersichtlich und erleichtert das Zurückgreifen auf die älteren Jahrgänge. Und dennoch klebt Nauticus nicht am Schema, sondern ergänzt und erweitert den Inhalt der Jahresberichte und Übersichten überall da, wo die Entwicklung des Stoffs es fordert. Das erweist schon der Vergleich der neuesten Liste der Kriegschiffe mit denen der älteren Jahrgänge; diesmal sind z. B. die sehr wichtigen Angaben über Torpedokaliber, Turbinensystem und Brennölvorrat neu aufgenommen.

Der erste Teil beginnt wie stets mit der politischen Jahresumschau, die trotz sehr erfreulicher Kürze doch die wichtigsten weltpolitischen Tatsachen beleuchtet; sie enthält dabei mancherlei, was sogar dem eifrigsten Zeitungsleser unbekannt geblieben ist, nämlich wichtigere ausländische Urteile und Pläne, z. B. über die Bagdadbahn, über die Keime eines südamerikanischen Dreibunds u. a. Im Jahresbericht über die deutsche Kriegsmarine ist der marinepolitische Rückblick besonders wertvoll, weil er die Notwendigkeit unserer Flottenrüstung auch gegenüber der modernen internationalen Utopie von „Abrüstung" und „Schiedsgericht" beleuchtet.

Digitized by Google

Verlockende Friedensschalmeien könnten den biedern Michel mit der Zipfelmütze gar zu leicht umnebeln und umgarnen, sehr zu seinem Schaden. Die männliche Rede unseres Reichskanzlers, die mit Recht im Nauticus Platz gefunden, hat die phantastischen Ideen der Utopisten in helles Sonnenlicht gesetzt: „solange die Menschen Menschen und die Staaten Staaten sind", bleibt die Abrüstungsfrage unlösbar — und mit ihr erledigt sich auch die Frage des allgemeinen Schiedsgerichts für alle Völker, während nach wie vor in geeigneten Fällen Schiedsanträge nützlich sein können. Bei alledem fordert sogar die englische Arbeiterpartei eine Flotte, die imstande sein muß, die weitverzweigten Interessen des britischen Reichs und die Freiheit des englischen Bürgers wirksam zu schützen. Die Verhandlungen über einen Schiedsgerichtsvertrag zwischen England und den Vereinigten Staaten haben sogar schon Beklemmungen hinsichtlich der damit gesicherten und verbrieften Vorherrschaft der Amerikaner im Stillen Ozean hervorgerufen. Auch die Panamakanalfrage und der kanadisch-amerikanische Zollverein sind nicht derart, um den „Weltfrieden" zwischen den beiden gleichsprachigen Völkern, die zum Teil auch gleicher Abstammung sind, für „ewige Zeiten" zu sichern. Man lernt aus Nauticus manche Maßnahmen der großzügigen und oft geschickt verschleierten großbritischen Weltpolitik erkennen und verstehen. Deshalb behalten die marinepolitischen Erörterungen des Jahrbuchs ihren besonderen Reiz; nur muß man sie aus verschiedenen Beiträgen des ersten Teils herausfinden, was ohne Schwierigkeiten dank der übersichtlichen Anordnung möglich ist.

Der Jahresbericht über die deutsche Kriegsmarine enthält viele neue technische Angaben, so über „Ostfriesland" und „Moltke" (mit guten Skizzen), über die Probefahrten S. M. S. „von der Tann", „Augsburg" und „Kolberg". Auch die herrliche Ansprache des Kaisers an die Fähnriche und Seekadetten bei Eröffnung der neuen Marineschule hat im Nauticus Platz gefunden; sie ist für das Jahrbuch bedeutungsvoll, weil sie auf das weitgehende technische Wissen hinweist, das der Seeoffizier neben allgemeiner Bildung sich aneignen soll. Ist es doch die wichtigste Aufgabe des Nauticus geworden, dem jungen strebsamen Seeoffizier auch nach der Schulzeit das beste, ausgewählte und sorgsam gesichtete Material zur Ergänzung und Erweiterung des während der eigentlichen Lehrzeit gesammelten technischen Wissens zu übermitteln. Der ideelle wie materielle Wettbewerb zwischen den Kulturvölkern zeitigt von Jahr zu Jahr mehr marinetechnische Fortschritte, die noch dazu meist sehr feiner, komplizierter Art sind und mancherlei physikalische, mechanische oder chemische Kenntnisse fordern, daher nur auf Grundlage ausgezeichneter technischer Vorbildung verstanden und selbsttätig weiter entwickelt werden können. Dilettantische Vorkenntnisse genügen dafür nicht nur nicht, sondern sind sogar vom Übel, weil sie leicht zu irrigen, zuweilen schädlichen Annahmen und Folgerungen führen. Auf dem Gebiete der Marinetechnik gilt mehr denn je das Wort: Wissen ist Macht! — während Oberflächlichkeit verhängnisvolle Mißgriffe erzeugen kann.

Mit planvoller Absicht liegt deshalb der Schwerpunkt des diesjährigen Nauticus in der Behandlung der marinetechnischen Fragen. Das zeigen schon die wesentlich erweiterten Jahresberichte über die fremden Kriegsmarinen, bei denen in tabellarischer Form der Stand der Schiffsneubauten und die Geschützart und -zahl auf den kriegsbereiten Schiffen hervorgehoben sind; besonders die letztere Übersicht ermöglicht genauere Stärkevergleiche, als die nur nach dem Tonnengehalt und der Schiffszahl gewonnenen. Die sehr zweckmäßigen Unterabschnitte für Waffenwesen, Technik, Kriegsbereitschaft jeder Marine sind auch im vorliegenden Bande beibehalten worden. Seite 165 gibt den Plan der spanischen Linienschiffsneubauten; weshalb und „gegen wen" die stolzen Hidalgos so kleine Schlachtschiffe bauen, während Argentinier,

Digitized by Google

Brasilianer und Chilenen schon Dreadnoughts bis zu 30000 t Verdrang im Bau haben, ist nicht ohne weiteres zu verstehen. Die Wassertiefen in den drei spanischen Kriegshäfen sind allerdings für Superdreadnoughts wenig geeignet.

Die Reihe der wertvollen technischen Monographien eröffnet der Beitrag über den Stand der Torpedowaffe, der an den letzten Torpedoaufsatz im Jahrgang 1907 anschließt und überraschende Angaben über die neueste Entwicklung der Waffe bei allen Marinen enthält; schon ist Aussicht da, daß der Torpedo wieder eine Hauptwaffe der Seeschlacht wie zu den seligen Zeiten der Rammtaktik werden kann, wenn es gelingt, seine Schußweite noch um ein paar Kilometer zu steigern. 6000 m Laufstrecke soll der englische verlängerte 45 cm-Torpedo jetzt schon erreicht haben, 7000 oder sogar 9000 m der neueste 53 cm-Torpedo! Erwähnt werden der Winkeltorpedo und der noch unentwickelte Geschoßtorpedo von Davis. Obgleich bei großen Torpedoschußweiten wegen der langen Laufzeit die Zielfehler die Treffwahrscheinlichkeit gegen einzelne Schiffe sehr gering machen, haben größere Schiffsverbände doch schon jetzt mit Torpedotreffern aus großem Abstand zu rechnen. Darauf ist die Wiedereinführung der Torpedonetze für die neuen großen Schiffe in der deutschen und darauf folgend auch in der französischen und italienischen Marine zurückzuführen. Der nächste Nauticus-Beitrag, „Die Entwicklung des Unterwasserschutzes", steht im sinngemäßen Zusammenhang mit dem Torpedobeitrag; er berichtet über Sprengversuche, führt die verschiedensten Vorschläge an und befürwortet das bereits übliche verstärkte Längsschott in gutem Abstand von der Außenhaut. Die wichtigste Frage der Marinetechnik behandelt der folgende Beitrag „Die Entwicklung des modernen Kampfschiffes"; er ist großzügig angelegt, kein nüchternes Referat gegebener Tatsachen, sondern eine kritische Untersuchung aller Kräfte und Grundbedingungen, aus deren richtigem Abwägen gegeneinander das Ideal des Kampfschiffs entsteht, wohlverstanden stets ein an allerlei Beschränkungen gebundener Kompromiß. Dabei mußten die Änderungen in den Angriffswaffen wie in der von ihnen abhängigen Änderung der Taktik (der Fernkampfgrundsatz) untersucht werden; Erläuterungen hierzu geben sehr übersichtliche Tabellen der artilleristischen Wirkungssteigerung und Steigerung der Treffaussichten in den verschiedenen Gefechtszonen. Tafel IV enthält Skizzen der Dreadnoughtbauten aller Marinen, nach dem Jahr der Stapellegung geordnet, wobei zugleich die Grundsätze der Aufstellung der Hauptartillerie zu erkennen sind. Der gesamte, sehr wertvolle Beitrag lehrt, daß Vergleiche und Untersuchungen der Eigenschaften stets vom ganzen Typ ausgehen müssen. Erst das Zusammenwirken aller Kräfte läßt die Absichten des Bauherrn erkennen, und umgekehrt müssen die Anforderungen an einen Neubau gründlich auf Durchführbarkeit im Zusammenwirken miteinander geprüft werden, um die beste Lösung der gestellten Aufgabe zu finden. Der Beitrag wird manchen zum Durchdenken weiterer Möglichkeiten in der Suche nach dem Ideal des modernen Kampfschiffes anregen.

Im zweiten, wirtschaftlich-technischen Teil sind noch zwei sehr wichtige Beiträge auch für die kriegsmaritime Technik beachtenswert. Zunächst die sehr ausführliche, reich durch vorzügliche Abbildungen erläuterte Darstellung der Verbrennungskraftmaschine und ihrer Anwendung zum Schiffsantriebe, die zur Mehrung des technischen Wissens in hohem Maße beiträgt, weil sie systematisch und umfassend alle gebräuchlichen Motoren erläutert (auch die Unterseebootsmotoren). Es ist der umfangreichste Beitrag, er umfaßt 66 Seiten, d. h. ein Zehntel des Jahrbuchs. Ebenfalls über wichtige technische Fortschritte berichtet der gut verständliche Beitrag über drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Digitized by Google

Die Handelsmarine kommt auch diesmal durchaus nicht zu kurz im Nauticus; da sind zunächst wieder die verzüglichen Jahresberichte über die deutsche und die fremden Handelsmarinen. Der glücklicherweise ziemlich kurze Bericht über die Weltwirtschaft für 1910 wäre vielleicht entbehrlich gewesen; er paßt nicht mehr recht in den modernen Nauticus und ist wohl nur aus alter Überlieferung noch beibehalten. Sehr zu begrüßen ist dagegen der überaus gediegene Beitrag eines durchaus sachkundigen Schiffbaumeisters über den modernen Frachtdampfer in Konstruktion und Betrieb; er bringt in anschaulicher Form, durch viele Abbildungen erläutert, die Bestrebungen zur Geltung, die den Seefrachtbetrieb wirtschaftlicher gestalten. Für Reeder und andere Schiffahrtsinteressenten ist dieser vorzügliche Beitrag eine Fundgrube praktischen Wissens. Erfreulich ist auch, daß die Binnenschiffahrt und ihre wirtschaftliche Stellung in Deutschland in einem reichhaltigen Beitrag bedacht ist. Für Sozialpolitiker wird der sorgfältige Bericht über die Arbeiterverhältnisse und Arbeitsbedingungen auf den Kaiserlichen Werften nicht ohne Interesse sein.

Auch der statistische Teil bringt mancherlei Neues. Die Erweiterung der Kriegschiffslisten ist schon oben erwähnt. Sehr wertvoll und sicherlich allgemein willkommen ist die Zusammenstellung über die Schiffsartillerie aller Marinen, aus der die artilleristische Leistungsfähigkeit jedes Geschützтyps zu entnehmen ist.

Alles in allem: Nauticus entwickelt sich glücklich und kongenial der Technik, über die er berichtet; er wird mit jedem Jahrgang unentbehrlicher.

Georg Wislicenus.

Ein Versuch König Friedrichs I. von Preußen zur Schaffung einer Verteidigungsflotte.

In dem Königlichen Geheimen Staatsarchiv in Berlin fand ich in R 7 94a 1654 ff., das die Küstenverteidigung des Herzogtums Preußen behandelt, ein wenig umfangreiches Aktenstück: A a Wegen Erbauung von Defensionsschiffen nach dänischem Vorbilde in Ostpreußen. 1701. Es enthält ein an den Kanzler von Preußen, Georg Friedrich v. Creitz, und den Oberburggrafen Christoph Alexander v. Rauschke gerichtetes Kabinettsschreiben vom 27. April 1701, mit dem Auftrage, der Königsberger Bürger- und Kaufmannschaft den Bau von Defensionsschiffen nahezulegen, wie solche in Dänemark und Schweden eingeführt seien, die im Frieden dem Handel dienen, im Kriege zur Bedeckung der Seeküsten gebraucht werden können und gewisse Zoll- und Abgabefreiheiten genössen. Am 23. Mai 1701 konnte die preußische Regierung in Königsberg berichten, daß durch Vermittlung des Magistrats die Kaufmannschaft „ein so heilsames Werk mit alleruntertänigster Devotion äußerstem Vermögen nach befördern zu helfen willig sei". Eine dem Schreiben beigelegte Eingabe der „Bürgermeister und Väter derer Städte Königsberg" an den König vom 13. Mai bestätigt ihre Bereitwilligkeit, der Königlichen Anregung zu folgen, hält aber vorher die Klarstellung einiger Punkte für erforderlich:

1. „Daß eine genaue Specification extradiert werden möchte, was dergleichen allhier erbaute Schiffe vor Freiheit an denen Zöllen und Licenten mit denen aus-

Digitized by Google

gehenden und einkommenden Waaren unveränderlich und zu allen Zeiten zu genießen haben würden", um danach die Verzinsung des anzulegenden Kapitals beurteilen zu können.

2. Daß bei dem derzeitigen großen Mangel an Eichenholz zum Schiffbau beizeiten auf zulänglichen Vorrat Bedacht genommen und der Oberforstmeister demgemäß angewiesen werde, das Holz gegen billige Bezahlung abzugeben.

Dem König scheint die Angelegenheit sehr am Herzen gelegen zu haben, denn bereits am 30. Mai wurde die dänische Regierung um Auskunft über die Defensionsschiffe gebeten, der Landforstmeister angewiesen, dem Antrage des Königsberger Magistrates zu entsprechen, und die preußische Regierung von dem Veranlaßten verständigt.

Am 16. Juni ließ der König der preußischen Regierung die inzwischen eingegangene dänische Verfügung über die Defensionsschiffe zugehen zur Mitteilung an die Kaufmannschaft, die nunmehr ihre Forderungen betreffs Zollfreiheit solcher Schiffe und betreffs des für sie im Kriegsfalle zu zahlenden Lohnes stellen sollte.

Leider bricht das Aktenstück hier ab und läßt uns über den Erfolg der Anregung im Dunkeln.

Der Inhalt der von Christian V. von Dänemark am 28. Januar 1696 erlassenen Verordnung wegen der Defensionsschiffe sei noch im Auszug gegeben, um so mehr, als Kirchhoff, „Seemacht in der Ostsee", Kiel 1907, M. Kordes, Bd. 1 Nr. 164, zwar die Verbesserung der Einrichtung der Defensionsschiffe in Dänemark und ihr Aufhören im Jahre 1701 erwähnt, aber keine nähere Angaben über die Einrichtung bringt, die der erste preußische König auf seinen Staat übertragen wollte.

Die Defensionsschiffe sollen sowohl im Kriege dienen, als in Friedenszeiten zur Kauffahrtei gebraucht werden können und nach folgenden Abmessungen in dänischen Fuß, die Mindestmaße sein sollen, gebaut werden:

Länge 110′, Breite 27′, Tiefe $12^1/_2$′, Höhe unter dem Deck beim großen Mast mindestens $5^1/_2$′. Unter dem Oberdeck sollen außer der Bugpforte 10 Stückpforten von 2′ × 2′ 4″ sein; die Schanze soll vorn 5′ hoch sein und sich hinten nach der Form und Länge des Schiffes richten, die Back soll mindestens ebenso hoch sein. Die Hütte ist ins Belieben gestellt, auch kann die Kajüte unter Deck gelegt werden.

Das Schiff muß so stark gebaut sein, daß es in der untersten Lage Zwölfpfünder, in der zweiten Lage Sechspfünder und auf der Schanze Dreipfünder führen kann. Davon soll in Friedenszeiten ein Drittel oder nach Willen des Reeders mehr an Bord sein. In Kriegszeiten soll es alle Sechs- und Dreipfünder, 18 und 6, und ein Drittel der Zwölfpfünder, 6, führen. Jederzeit soll es 12 Schnapphähne oder Musketen, 12 Pistolen, 12 Hauer, im Kriege doppelt so viel führen.

Die nach Spanien und Portugal fahrenden Defensionsschiffe dürfen nicht kleiner sein als angegeben, dagegen ist es niemand benommen, größere zu bauen. Der Bau muß der Admiralität angemeldet werden, der Reeder muß sich durch Revers zur Innehaltung der Bedingungen verpflichten, und die Schiffer müssen Admiralitätspässe an Bord haben.

Die auf den Defensionsschiffen wirklich in Dienst befindlichen dänischen Untertanen sollen von allen bürgerlichen und Stadtbedingungen, auch von der Einquartierung, frei sein.

Nach zehnjährigem Gebrauch dürfen die Defensionsschiffe an Fremde verkauft werden.

Wenn die Regierung die Schiffe benutzen will, so muß die Admiralität den Reedern dies 3 Monate vorher mitteilen, damit die Schiffe mit Segel und Takelage segel-

Digitized by Google

fertig gehalten und mit 60 Mann Besatzung auf so lange Zeit ausgerüstet und mit Eßvorräten versehen werden, als die Admiralität ansetzt. Kraut und Lot, d. h. den Schießbedarf, liefert der Staat und zahlt den Reedern monatlich 850 Reichstaler, wenn der Staat die Ausrüstung selbst beschafft hat, nur 675 Reichstaler. Die durch den Feind verursachten Schäden am Schiff werden nach Abschätzung vergütet, doch nicht durch Sturm und Unwetter veranlaßte Havereien. Im Falle der Wegnahme oder Vernichtung durch den Feind werden den Reedern 14 500 Reichstaler, falls der Staat das Schiff ausrüstete, nur 12 000 Reichstaler gezahlt.

Die Ausrüstung muß in dänischem Land oder Gebiet geschehen, und die Schiffer sollen dort wohnen, von den Matrosen soll wenigstens der zweite, dritte oder vierte Teil aus dänischen Landeskindern bestehen.

Die auch über Winter außerhalb dänischen Gebietes bleibenden Schiffe müssen der Admiralität dies anzeigen. —

Den auf meine Bitte vom Magistrat der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Königsberg veranlaßten Nachforschungen verdanke ich die vom Stadtarchivar Dr. Seraphim gütigst mitgeteilte Nachricht über den Erfolg der Königlichen Anregung. Der genannte Archivar fand in der städtischen reponierten Registratur unter R. R. 553 Schiffahrtssachen Nr. 2, 1589—1742 den Entwurf zum Berichte der Bürgermeister und Räte der drei Städte Königsberg vom 30. September 1701 an den König, in dem nach Mitteilung Dr. Seraphims ausgeführt wird: dem Vorhaben stehe entgegen der große Mangel an Bauholz, das sich Dänemark »in abundance« verschaffen kann; ferner, daß „ein sehr importantes Capital zu dem Werke erforderlich sein würde, dergleichen Summen gar wenige Kaufleute aufzubringen und fast keiner von ihnen aus dem Handel zu missen capabel ist". Daher mußten sie „der hiesigen Kaufmannschaft wahre Unvermögenheit" entdecken und untertänigst bitten, der König möge „die hiesige armselige Kaufleute, die zu diesen bedrückten und nahrlosen Zeiten kaum den Pollnischen, Littauischen und Irländischen Handel bestreiten können, zu übersehen" geruhen.

Damit dürfte die Anregung des Königs an dem noch von seinem großen Enkel häufig erfahrenen geringen Unternehmungsgeist der Königsberger Kaufleute zum Seehandel gescheitert sein.

Meuß, Kapitän zur See z. D.,
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.

Russische Marinesanitätsformationen in Port Arthur.

(Nach einem russischen Originalwerk.)

Von Oberstabsarzt Dr. Blau, Regimentsarzt des 2. Garde-Feldartillerie-Regiments.

Belagerungskämpfe, wie sie sich bei Port Arthur abgespielt haben, sind in der Geschichte so selten, daß jeder wissenschaftliche Bericht, der von Mitkämpfern der Öffentlichkeit übergeben wird, mit besonderem Interesse begrüßt werden muß.

Vor wenigen Monaten ist ein solches Werk, bis jetzt leider nur in russischer Sprache, erschienen, und zwar von der Hand des russischen Obermilitärarztes, wirk-

Digitized by Google

lichen Staatsrates Dr. Viktor v. Huebbenet, jetzt konsultierender Chirurg des Nikolas-Militärhospitals in St. Petersburg und konsultatives Mitglied mehrerer wissenschaftlicher Senate. Diesem hochinteressanten Buche „Im belagerten Port Arthur" habe ich die für deutsche Marineverhältnisse wertvollen Teile entnommen und für den marineärztlichen Leserkreis bearbeitet.

Zwei Formationen waren es hauptsächlich, die für den Sanitätsdienst der russischen Marine während der Belagerung eine Rolle gespielt haben, das Marinehospital Port Arthur und das schwimmende Lazarett „Mongolia".

Das Marinehospital war in der Neustadt am westlichen Ende des Westbassins im Pavillonsystem errichtet; die Ausstattung war vollendet, die chirurgische Abteilung umfaßte zwei Operationssäle, davon einen speziell für Höhlenoperationen. Die Isolierung der Pavillons war mehr als reichlich bemessen.

Am 20. März wurde das Hospital mit 200 Betten eröffnet, im Laufe der Zeit noch wesentlich erweitert, da die Zahl der aufgenommenen Kranken und Verwundeten zuerst auf 600, im Oktober auf 1000 und endlich auf 1400 Köpfe anwuchs, als mit dem Hospital ein großes Gebäude, nämlich die benachbarte Kaserne der Flottenequipage, vereinigt wurde.

Die Hafenverwaltung, zu deren Ressort das Hospital gehörte, verfügte über reichliche Vorräte sowohl an Material wie an Verpflegungsmitteln, und da das Hospital innerhalb von Port Arthur seine Existenz für sich führte und seine Mittel nicht mit der Garnison teilte, so hat es auch nicht in demjenigen Maße gelitten, wie die Hospitäler der Militärverwaltung; im Gegenteil, es blieb im Hafen noch ein Überschuß vorhanden, der nach der Kapitulation in nutzbringender Weise verwendet werden konnte.

Die operative Tätigkeit im Hospital stand vollkommen auf der Höhe dank dem Umstande, daß sich an seiner Spitze ein erfahrener und unermüdlich tätiger Chirurg befand, der Chefarzt des Hospitals, M. N. Obesjanow.

Es hatte die Spezialbestimmung, Mannschaften des Marineressorts aufzunehmen, wurde jedoch in den letzten Monaten der Beschießung nicht minder mit Kranken und Verwundeten aller Art überfüllt als die übrigen Hospitäler, so daß der mittlere tägliche Bestand im November bis 1000, im Dezember bis auf 1200 Mann stieg. Dabei bestand ein Wechselverhältnis insofern, als das Marinehospital auch Angehörige des Landheeres aufnahm, während anderseits in Hospitälern der Garnison zahlreiche Matrosen, bis zu einem täglichen durchschnittlichen Krankenbestand von 800, mitbehandelt wurden.

Der mittlere Krankenbestand im Marinehospital betrug im August 133, im September 113, im Oktober 190, im November 166 und im Dezember 975 Köpfe. Die tatsächliche Belegungsziffer erreichte am 27. November 1116, wovon an diesem Tage 10 starben.

Durch die Gesamtheit der Hospitäler von Port Arthur sind im ganzen 786 Offiziere und 31 750 Mann hindurchgegangen.

Das Verhältnis der Verwundeten zu den Kranken belief sich:

für Offiziere auf 448 : 325 = 1,4 : 1,
für Mannschaften auf 20 249 : 10 976 = 2 : 1.

Die Sterblichkeit in Port Arthur war hauptsächlich durch den Skorbut beherrscht, darnach durch Darmkatarrhe, 11 Prozent, Dysenterie, 5 Prozent, und durch Abdominaltyphus, nur 2 Prozent. In den Hospitälern starben nach Isserson an Skorbut 41 Prozent, an Typhus 60 Prozent und an Dysenterie 26 Prozent. Auf die Bedeutung des Skorbuts komme ich noch weiter unten zu sprechen.

Wir begleiten v. Huebbenet nun auf seiner Besprechung der zweiten, für die Hafenverhältnisse vorgesehenen Sanitätseinrichtung, des Hospitalschiffes „Mongolia".

Digitized by Google

Das Hospitalschiff oder, wie es im Russischen bezeichnet ist, das schwimmende Lazarett" „Mongolia" war vorzüglich ausgerüstet und für 160 Betten eingerichtet, für Mannschaften gemeinsame, für Offiziere Einzelkajüten.

Eine besondere Sorgfalt war auf das Operationszimmer verwendet, das mit allem notwendigen Zubehör ausgestattet war: Operationstisch, elektrische Beleuchtung, Heiß- und Kaltwasserleitung; Instrumente, Verbandzeug, Schienen sowie die sonstige Ausrüstung von bestem Material. Auch das Röntgenkabinett spielte eine sehr wesentliche Rolle.

Das Personal der „Mongolia" bestand aus dem Chefarzt R. R. Kühnast und den Ärzten Sjumzew, Pokrowski, Kowalewski sowie 5 Studierenden der Medizin, 3 Feldscheren, 11 Schwestern der Georgsgesellschaft und 47 Sanitären.

Die „Mongolia" lag während eines großen Teils der Belagerung auf der inneren Reede vor Anker und arbeitete als schwimmendes Lazarett. Aber bis zum 28. Juli vermochte sie keine große Zahl von Verwundeten aufzunehmen, da sie jederzeit klar sein mußte, um auf das erste Signal hin in See zu gehen und das Geschwader zu begleiten.

Die Bestimmung der „Mongolia", die eine Einrichtung des Roten Kreuzes war, bestand laut Instruktion ihres Kommandanten darin, „erste Hilfe zu leisten unmittelbar nach dem Gefecht; Rettung zu bringen für Leute, die in Gefahr des Untergehens sind; Kranke und Verwundete von den Schiffen aufzunehmen und an Land zu überführen".

Tatsächlich war es dem Schiff aber nicht vergönnt, diese Idee zu verwirklichen. In der ganzen Zeit ging „Mongolia" nur einmal, am 28. Juli, mit dem Geschwader in See.

Am folgenden Tage lehrte der Seekampf mit den Japanern, daß ein Sanitätsschiff sich dem Schauplatz des Gefechts nicht auf kürzere Entfernung nähern kann, daher auch den Verwundeten zur Zeit des Kampfes keine Hilfe zu bringen vermag. Die Verwundeten aber am Tage nach der Schlacht an Bord nehmen, wie es die „Mongolia" tat, dies, sagt Huebbenet, kann ebensogut jedes andere Kriegschiff, da ja auf jedem solchen ein Lazarett vorhanden ist.

Die Bedingungen eines Seegefechts, meint er weiter, würden wohl auch im Zukunftskriege dieselben bleiben, so daß Sanitätschiffe kaum eine Bedeutung haben würden. Jedenfalls sei der Versuch einer Ausrüstung und Unterhaltung des schwimmenden Lazaretts in Port Arthur als mißlungen zu bezeichnen. „Mongolia" habe ihre Bestimmung nicht erfüllt.

v. Huebbenet ist ein so gewissenhafter Beobachter, daß man seiner praktischen Erfahrung voll vertrauen muß. Theoretisch darf man aber daneben wohl seine eigenen Gedanken haben. Was die Aufnahme von Verwundeten durch jedes beliebige Kriegschiff betrifft, so teile ich v. Huebbenets Ansicht nicht ganz: Es wird vermutlich ein wesentlicher Unterschied bleiben, ob ein gewöhnliches Schiff, dessen Lazarettträume doch meist ziemlich beschränkt zu sein pflegen, die Verwundeten-Evakuation übernimmt oder ein ad hoc, und zwar im Umfang von 160 Lagerstellen, ausgerüstetes Spezialfahrzeug. Auch die Transportverhältnisse werden auf letzterem besser geregelt sein. Dies ist jedoch eine rein persönliche Ansicht. Die Beurteilung dieser Frage muß ich den hierfür kompetenteren Sanitätsoffizieren der Marine überlassen.

Nachdem sie am 29. Juli mit dem Geschwader zurückgekehrt war, begann „Mongolia" Verwundete aufzunehmen in gleicher Weise wie die anderen Sanitätsanstalten und ihre Tätigkeit ungeachtet des feindlichen Feuers, das gegen die Nachbarschiffe gerichtet war, zu erweitern. Am 21. September wurde ihr bei einem

Digitized by Google

Bombardement durch drei Geschosse die Oberdeckkajüte zerstört; das Personal erlitt nur unbedeutende Verletzungen.

Da sich weitere Beschießungen, wenn auch mit günstigem Verlauf, täglich wiederholten, ließ General Stössel das gesamte Personal und Material in eigene Gebäude an Land überführen, wo man sich etablierte und bis 21. November als Lazarett erfolgreich wirken konnte (200 Aufnahmen). Als dann die Japaner ihr Feuer auf die Neustadt zu richten begannen, schlugen am 26. November wieder zwei Granaten ins Lazarett, töteten und verletzten drei Verwundete, einen Sanitätsmaat sowie einen Heizer und beschädigten die Lazarettgebäude in großem Umfange.

Der Generalbevollmächtigte des Roten Kreuzes verlegte nunmehr den Schauplatz der Tätigkeit wieder auf See, aber nicht auf die „Mongolia", sondern auf das der Marineverwaltung gehörige Schiff „Kasan", das die doppelte Zahl von Kranken und Verwundeten aufzunehmen in der Lage war.

Durch das Lazarett sind während der Belagerung im ganzen 921 Verwundete und Kranke hindurchgegangen, davon: Verwundete genesen 32,5 Prozent, gestorben 18,8 Prozent, Kranke genesen 78,5 Prozent, gestorben 5 Prozent.

Der mittlere tägliche Krankenbestand war 62,8.

Operationen wurden vorgenommen 373, davon 156 größere. Am Verlauf der Wundheilung lassen sich, wie es auch in den übrigen Krankenanstalten der Fall war, zwei Perioden unterscheiden: in der ersten heilte alles schnell und leicht, in der zweiten, seitdem ein größerer Teil der Patienten an Skorbut erkrankte (158 von 720 Mann), heilten die Wunden langsam, und hämorrhagische Infiltrate störten die Vernarbung. Komplikation durch Rose kam nur selten, in sieben Fällen, vor.

Die Skorbutfrage hat in Port Arthur eine so einschneidende Rolle gespielt, daß sie gerade in dieser Zeitschrift eine besondere Würdigung herausfordert.

Zum Verständnis der Verhältnisse seien hier die Ziffern vorangestellt, welche Port Arthur infolge der immer schlechter werdenden Lebens- und Verpflegungsbedingungen an Skorbut überhaupt aufwies:

Im Monat	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
	0	10	13	35	150	528	2051	6500 (?) Fälle

Man kann diese staffelförmige Steigerung begreifen, wenn man hört, daß Anfang August die Vorräte an frischem Fleisch ausgingen und zunächst durch Cornedbeef, dann durch Pferdefleisch eine Weile ersetzt wurden, bis auch dieses in Wegfall kam. Anfang September waren die Fleischkonserven zu Ende, im Oktober gab es keine Butter und konservierte Milch mehr, das Mehl zeigte Schimmelbildung und Wurmfraß, so daß die Ernährungsverhältnisse Ende des Jahres ihr tiefstes Niveau erreichten.

Wer sich über diese Verhältnisse, die für einen modernen Belagerungskrieg außerordentlich lehrreich sind, näher unterrichten will, sei auf die Beobachtungen des russischen Obermilitärarztes Issersson hingewiesen; sie sind besprochen in der Arbeit: Blau, „Der Skorbut in der russischen Armee und Marine", „Deutsche militärärztliche Zeitschrift" 1909, Heft 6.

Um aus anderen Kriegsverhältnissen noch einige Vergleichsziffern anzuführen, erinnere ich an unsere deutschen Feldzugserfahrungen vom Jahre 1870/71, wo der Skorbut zwar in der Armee eine Ausnahme bildete*), aber unter den Kriegsgefangenen sehr zahlreiche Opfer forderte; so zählte man

in Wesel	150	Fälle	bei einer	Kopfstärke	von 18 000 Mann,
= Neisse	55	=	=	=	= 11 000 =
= Wittenberg . .	75	=	=	=	= 4 000 =
= Ingolstadt . . .	159	=	=	=	= 9 000 =

*) Sanitätsbericht über die deutschen Heere im Kriege gegen Frankreich, Bd. VI, S. 142 ff.

Digitized by Google

Ferner seien hier Friedensziffern der russischen Marine und Armee angeführt, welche umfassen: Marine 1905: 258 (4‰ der Iststärke), darunter das Geschwader in Wladiwostok mit 101 Fällen, Kreuzer „Bogatyr" allein mit 66 Fällen. Von Häfen: Wladiwostok 1905 mit 77, die baltischen Häfen mit 33, Kronstadt mit 26 Fällen.

Armee:	1903	erkrankt	709	(0,7‰	der	Iststärke),	dienstunbrauchbar	185	(0,2),	gestorben	13
	1904	"	1095	(1,0‰	"	"),	"	462	(0,4),	"	11
	1905	"	929	(0,8‰	"	"),	"	371	(0,3),	"	6
	1906	"	4628	(3,5‰	"	"),	"	847	(0,6),	"	36
	1907	"	1000				"	359		"	5
	1908	"	1142	(0,9‰	"	"),	"	560	(0,5),	"	5

Die Steigerung im Jahre 1906 war bedingt durch die Entbehrungen der Truppen im Mandschureifeldzug, besonders in der zweiten Hälfte und noch hinein bis in die Heimkehrperiode.

Der Skorbut ist ja eine typische Kriegserkrankung, und ich möchte hier noch zwei neuere Arbeiten aus unseren kolonialen Verhältnissen anführen, aus denen wir manches lernen können, nämlich: Franz (jetzt Oberstabsarzt in Berlin), „Erfahrungen über den Skorbut während des südwestafrikanischen Krieges" aus dem Feldlazarett V, Kub („Deutsche militärärztliche Zeitschrift" 1907, Heft 22) und Bofinger (Garnisonarzt in Stuttgart), „Einige Mitteilungen über Skorbut" (Ebenda 1910, Heft 15).

Neben dem Wert der persönlichen Erfahrungen ist aus diesen Arbeiten besonders hervorzuheben eine überraschende Übereinstimmung der Beobachtungen in tropischen Breiten mit den unter fast diametral entgegengesetzten geographischen Verhältnissen in Port Arthur gewonnenen Erfahrungen.

An Einzelheiten sei hervorgehoben, daß die ersten Symptome des Skorbuts durchaus nicht immer in der Mundhöhle und in Gestalt von Blutergüssen aufgetreten sind, sondern unter Schienbeinschmerzen, allgemeiner Leistungsunfähigkeit und Niedergang der Ernährung. Ferner ist interessant, daß Bofinger die Beschreibungen Jissersons von Blutergüssen an der Knochenknorpelgrenze des Brustbeins, die sogar bis zur Usur und bis zum Flottieren des Brustbeins bei der Atmung führten, gleichfalls erlebt hat und mehrfach Sektionsbefunde hinzufügt; Franz beschäftigt sich mehr mit der aetiologischen Frage, betont den Charakter des Skorbuts als eines Folgezustandes anderer Erkrankungen (nicht primär) und stellt die Einflüsse der Wasserverhältnisse, des Höhenklimas, der Muskelaktion und der Kreislaufsverhältnisse in den Vordergrund. v. Huebbenet fügt interessante Einzelbilder hinzu, die besonders einen oft ungünstigen Wundverlauf bei Skorbutkranken illustrieren.

Wir kehren nun noch einmal zur „Mongolia" zurück.

Die schon eingangs erwähnte Tätigkeit des Röntgenkabinetts erstreckte sich weit über das Gebiet der „Mongolia" hinaus. Sie war nach v. Huebbenets Darstellung mit großen Schwierigkeiten verbunden. Die Verwundeten mußten aus den Hospitälern auf Tragen an den Hafen, von da durch Barkassen an die „Mongolia" gebracht, mit Dampfkran an Bord genommen und ebenso zurückbefördert werden.

v. Huebbenet meint, daß die ganze Ausrüstung mit weitaus größerem Nutzen hätte verwendet werden können, wenn man damit ein größeres Hospital zu 300 Betten ausgestattet hätte, in welchem eine gedeihlichere Tätigkeit zu entfalten gewesen wäre.

Größere Verwundetenzugänge hatte „Mongolia" nach dem Bericht beigefügten Tabellen am 14. November (59 Mann), am 15. (80), 16. (36), 17. (31), und ihren höchsten Krankenbestand mit 200 Mann erreichte sie am 27. November, einem der größten Beschießungstage.

Digitized by Google

Eine Übersicht über die Belegung der „Mongolia“ ergibt:

	Zugang		Genesen		Verlegt		Verstorben	
	Verwundete	Kranke	Verwundete	Kranke	Verwundete	Kranke	Verwundete	Kranke
Offiziere des Heeres . . .	9	6	8	6	1	—	—	—
„ der Marine . . .	16	27	13	25	2	1	1	1
Mannschaften des Heeres .	449	30	60	8	287	20	102	2
„ der Marine .	214	95	129	81	58	9	27	5
Zivilpersonen	29	43	18	39	6	2	5	2
Kriegsgefangene	3	—	—	—	2	—	1	—
Summe . . .	720	201	228	159	356	32	136	10

„Kasan“ wird im v. Huebbenetschen Werk nur selten erwähnt. Das Schiff hatte im September 47, im Oktober 17, im November 0, im Dezember 206 täglichen Bestand an Kranken und Verwundeten.

Einzelheiten aus den interessanten Berichten über die Art der Verletzungen, über Operationen, Wundverlauf und Transportwesen sind im Rahmen dieser Arbeit nicht angebracht, werden aber in der militärärztlichen Literatur ihre Veröffentlichung finden.

Nur eines für den modernen Nahkampf bedeutsamen Kampfmittels muß ich noch Erwähnung tun, das ist die Handgranate, deren Wirkungen von v. Huebbenet ausführlich beschrieben werden; ich erinnere hierbei an die Arbeiten von Villaret (Deutschland) und Violin (Rußland), die das gleiche Thema ausführlich behandelt haben und zum Teil in der „Deutschen militärärztlichen Zeitschrift“ 1910 erörtert sind.

Zum Schluß sei eine Zusammenstellung erwähnt, welche v. Huebbenet aus der Kriegsgeschichte schöpft und uns in Erinnerung bringt. Die Dauer der größeren Belagerungen war: Sewastopol 346 Tage, Port Arthur 240, Bitsch 220, Paris 134, Belfort 87, Plewna 84.

Demnach, sagt v. Huebbenet, steht Port Arthur an zweiter Stelle; aber was es von Sewastopol unterscheidet, ist vor allem: dieses war niemals auch nur einen Tag von Rußland losgelöst, es erhielt ständig Ersatz sowohl an Leuten wie an Lebensmitteln, an Munition und Ausrüstung, hinter ihm stand ganz Rußland. Port Arthur aber war einsam auf sich selbst gestellt.

Das v. Huebbenetsche Buch ist das erste große Originalwerk, das nach dem Kriege aus russischer militärärztlicher Feder hervorgegangen ist. Es behandelt eingehend und erschöpfend alle Kapitel des Militärsanitätswesens, wie sie in einem modernen Belagerungskriege vorkommen. Es enthält ebensoviel feinmodellierte Detailarbeit wie großzügige Darstellung der Vorgänge, wie sie nur ein Augenzeuge schildern kann, der gleichzeitig ein gediegener und aufrichtiger wissenschaftlicher Forscher ist. Die Frucht seiner Arbeit ist ein monumentum aere perennius.

Sein Buch ist ein Stück Weltgeschichte.

Digitized by Google

Die Juden von Fes.

Von Dr. H. Handke.

Wie stark Marokko in allen seinen Einrichtungen noch im Mittelalter steckt, beweist auch die Stellung der marokkanischen Juden, die in mancher Hinsicht an die der russischen Juden bis vor kurzem und der deutschen Juden im Mittelalter erinnert. Obwohl sie bereits im Lande waren, als die Araber ins Land kamen, sind sie heute noch nur ein geduldetes Element, politisch so gut wie völlig rechtlos und auch persönlich nur geschützt durch einen Schutzvertrag mit dem Sultan, die sogenannte Demma, was sich auf Deutsch mit dem Worte Verantwortlichkeit wiedergeben läßt, wofür sie dem Sultan eine besondere Steuer, die Djezia, zahlen müssen und außerdem gewissen Verpflichtungen unterworfen sind. So dürfen sie auf keinem Pferd, sondern nur auf einem Maultier oder Esel reiten, müssen eine vorgeschriebene Tracht tragen und haben die Verpflichtung, beim Passieren von Moscheen vom Maultier zu steigen und ihre Pantoffeln auszuziehen. Im Gegensatz zu dem roten Fes der Marokkaner tragen sie eine schwarze Mütze, schwarze Pantoffeln und eine schwarze Djelaba (Burnus, Überkleid), die außerdem im Gegensatze zu den arabischen Djelaben, nur an der Seite und nicht vorn offen sein darf. Werden sie von einem Araber oder Mauren geschlagen, so dürfen sie sich wohl darüber beschweren, aber nicht wiederschlagen. Dieses letzte Gebot wird auch noch in den Küstenstädten, z. B. in Tanger, strikte aufrechterhalten. Allerdings kommt es nur selten vor, daß der vornehm denkende Araber sich infolgedessen an dem wehrlosen Juden vergreift. Einzelne Verbote, wie das Verbot, gelbe Pantoffeln gleich den vollgültigen Marokkanern zu tragen oder bei einer Moschee mit bekleideten Füßen vorüberzugehen, geraten gelegentlich in Vergessenheit, werden aber in aufgeregteren Zeiten, wie z. B. der großen Revolution in Fes vor der Thronbesteigung Mulay Hafids, ihnen gelegentlich wieder energisch ins Gedächtnis gerufen. Auch die Frauen haben ihre besondere Tracht, die jedoch nicht entfernt so malerisch ist wie die Tracht der tunesischen Juden. Sie besteht für die Alltage in einem Rock und einem am Halse ziemlich weit ausgeschnittenen Hemd sowie einem kleinen Halstuch, an Feiertagen aus einem besseren Kleide und einem mit Schnüren besetzten Leibchen. Das einzige Originelle an dieser Tracht ist ein Hamtus genanntes Tuch aus steifer Seide, das wie eine Mitra auf dem Kopf drapiert und um die Stirn mit einem Band befestigt ist, von dem an Festtagen goldene und vergoldete Schmuckgegenstände herabhängen. Durch diese Tracht, die sehr viel europäische Anklänge hat, unterscheiden sie sich wesentlich von den marokkanischen Frauen, die sich nur selten auf den Straßen zeigen und dann vollständig in ihren weißen Haik verhüllt schweigend dahingehen, während die marokkanischen Jüdinnen sich vielfach laut unterhalten.

Wie überall in der ganzen Welt ist die Hauptbeschäftigung auch der marokkanischen Juden der Handel, und zwar der untergeordnete Handel, ganz besonders auch der Handel mit gebrauchten Gegenständen aller Art. Außerdem gehen ihre Frauen auch vielfach mit Waren in den Harems der Marokkaner hausieren. Wie bei uns im Mittelalter ist ihnen ferner das Geldverleihgeschäft vorbehalten, da dem Araber durch den Koran das Verleihen gegen Zinsen verboten ist, sowie eine Anzahl anderer Berufe, die der fromme Muselmane mit seiner Religion nicht für vereinbar hält. Dazu gehört z. B. auch das Tabakmonopol, das in Fes in den Händen eines deutschen Schutzbefohlenen namens Mimun Aflalo liegt, der eine angesehene Rolle in Fes spielt. Während die Feser Juden ausnahmslos an ihrer alten Tracht festhalten, sind die Juden in den Küstenstädten vielfach bestrebt, sich mit europäischer Eleganz zu kleiden und machen dadurch, wenn sie angetan mit den übrig gebliebenen Re-

Digitized by Google

quisiten der vorletzten Saison von Tanger, Gibraltar und Algeciras, englischen Sportmützen und englischen Gamaschen, in ihren kleinen Läden hocken, oft einen recht komischen Eindruck.

Gegenwärtig wohnen die Juden in Fes in einem Mellach, d. h. Getto, in unmittelbarer Nähe des Sultanspalastes in Neu-Fes. Dieses Getto geht zurück auf den Emir Jakub ben Abdelakh aus der Merinidendynastie, der im Jahre 1276 Neu-Fes gründete und gleichzeitig das Judenviertel einrichtete. Vorher hatten die Juden ein eigenes Viertel in Alt-Fes, und zwar dicht bei der Kairuin-Moschee, wo noch heutigentags ein Viertel nach ihnen Fondak Elihudi, auf Deutsch Judenherberge, benannt ist. Von dort hatten sie sich jedoch in den letzten Jahren über einen großen Teil der alten Stadt verbreitet, weil man in der vorhergegangenen Epoche der Almohaden eine Anzahl von ihnen expropriiert hatte, um die Kairuin-Moschee zu vergrößern. Gegenwärtig ist ihre Trennung von der eigentlichen marokkanischen Bevölkerung jedoch sehr scharf durchgeführt und ihnen ein Wohnen außerhalb des Gettos streng verboten. Infolge dieser strengen Absonderung sind jetzt Übertritte zum Mohammedanismus zwar nicht völlig ausgeschlossen, aber jedenfalls sehr selten, während sie früher in der Zeit, als die Juden noch in der Altstadt wohnten, häufiger vorkamen, und es noch heutigentags eine Anzahl marokkanischer Familien gibt, die, was sogar am Namen kenntlich ist, jüdischen Ursprungs sind. Ihre gegenwärtige Tracht datiert übrigens auch erst aus der Zeit, nachdem sie in das gegenwärtige Getto übergesiedelt waren.

Die Gründung des Gettos ist seinerzeit nicht etwa eine judenfeindliche Maßnahme gewesen, sondern eine Schutzmaßnahme, zu der sich der Sultan in seiner Eigenschaft als ihr Schutzherr entschlossen hatte. Denn während die Juden mitten unter der seit altersher als fanatisch bekannten mauritischen Bevölkerung von Fes wohnten, waren sie oft Mißhandlungen und Beraubungen ausgesetzt. Eine derartige Judenverfolgung hatte auch im Jahre 1276 stattgefunden, wobei eine Anzahl totgeschlagen worden war. Ein allgemeines Judenmassaker ist damals nur durch das tatkräftige Eingreifen des Emirs Jakub ben Abdelakh verhindert worden, der sich zu Pferde der erregten Menge entgegengestellt hatte. Vor ähnlichen Mißhandlungen sind die heutigen Juden von Fes in erster Linie durch die Lage des Mellach geschützt, das, aus einer Hauptstraße und einer Reihe kleiner Gassen bestehend, lang gestreckt zwischen dem Dar el Machsen und dem Sultanspalais liegt und rings von hohen Mauern umgeben ist. Nur ein einziges Tor, das des Abends geschlossen wird, das Bab Esmarin, stellt die Verbindung mit der übrigen Stadt her, während ein zweites Tor, das Bab Sidi Bu Nafaa, auf das freie Feld und den sich an die Judenstadt anschließenden eigenartigen jüdischen Friedhof hinausführt. Außerdem ist seit etwa zwei Dezennien dadurch in eigenartiger Weise für ihren Schutz gesorgt worden, daß man sie der Jurisdiktion des Paschas von Neu-Fes entzogen hat und unmittelbar dem Pascha der Scheraga, dem Kommandanten der in Fes befindlichen marokkanischen Miliztruppen, unterstellt hat. Man hat auf diese Weise mit gutem Erfolge den Bock zum Gärtner gemacht. Denn gerade diese irregulären Miliztruppen haben in früheren Zeiten oft das Judenviertel bedroht und die Juden beraubt. Niemand konnte sie also wirksamer schützen als der Kommandant dieser irregulären Truppe. Die Juden sind mit diesem Ausweg auch durchaus einverstanden, da er seine Macht bisher nur zu ihrem Schutze angewandt hat.

Abgesehen von diesen Beschränkungen bilden die Juden unter sich eine ziemlich selbständige politische Gemeinde, die unter einem Oberhaupt, dem Scheik Elihu, dem Judenscheik, steht, der zwar als Vertreter der marokkanischen Staatsgewalt gilt, aber selbst ein Jude ist und unter seinen Religionsgenossen die Staatsautorität verkörpert. Außerdem gibt es im Mellach auch eine Notabelnversammlung, Dschema genannt,

Digitized by Google

die den Scheik wählt und ihn dem Pascha der Scheraga zur Bestätigung vorschlägt. Diese Notabelnversammlung ist eine Art Stadtparlament, das über alle möglichen kommunalen Angelegenheiten des Mellach berät und auch die hauptsächlich in einer Schlachtsteuer bestehenden Steuern erhebt, deren Erträge für kommunale Zwecke, Schulen und Armenunterstützung, Verwendung finden. In rechtlicher Hinsicht unterstehen die Feser Juden ihren Notaren und ihren als Richter eingesetzten Rabbinern, die nach jüdischem Rechte Recht sprechen und auch die Akten in hebräischer Sprache führen. Da die jüdische Bevölkerung im Laufe der Zeit stark angewachsen ist, so wohnen sie heutigentags in dem Mellach, das seit seiner Gründung keine Erweiterung erfahren hat, sehr dicht zusammen in engen Gassen und hohen Häusern, in die sich nur selten ein Sonnenstrahl verirrt. Während auf den Straßen, besonders in den Nebengassen, ein unglaublicher Schmutz herrscht, sind die Wohnungen im allgemeinen verhältnismäßig sauber gehalten. Einige Häuser zeugen sogar nicht nur von Wohlstand, sondern von Reichtum. Die Architektur schließt sich an die der marokkanischen Häuser an. Doch sind die Zimmer nur etwa halb so hoch, da man im Mellach auch mit der Höhe der Stockwerke geizen muß, um in der Lage zu sein, gegebenenfalls ein weiteres Stockwerk aufzusetzen. Das schöne Haus des Juden Cohn hat eine ganze Flucht sehr schön ausgestatteter Räume, unter denen dem Schreiber dieser Zeilen besonders ein großer Saal, dessen Wände und Decke polychrom behandelt waren, in Erinnerung geblieben ist. Wie alle Häuser in Fes sind auch die des Mellach mit einem flachen Dach versehen, auf dem sich besonders des Abends, wenn die bei Tage unerträgliche Hitze etwas nachgelassen hat, die Einwohner versammeln, um die frische vom Atlasgebirge herüberstreichende Luft zu genießen. Da sich das Judenviertel in unmittelbarer Nähe des Dar el Machsen und der Palais und Gärten des Sultans befindet und außerdem etwas bergan steigt, kann man von dort gelegentlich den Sultan in seinem intimen Treiben beobachten. So war bereits vor drei Jahren, als Schreiber dieser Zeilen einige Wochen lang in Fes weilte, den Juden verboten worden, auf die Dächer einiger besonders exponiert stehender Häuser zu steigen, von wo man ungehindert in die Sultansgärten schauen konnte. Vermutlich ist dieses Verbot dadurch hervorgerufen worden, daß die Juden sich eingehender als unbedingt notwendig gewesen wäre, um das Treiben des Sultans gekümmert haben.

Obgleich die marokkanischen Juden länger im Lande sind als die Araber und obgleich sie in Fes von den Vorposten europäischer Kultur in den Küstenstädten ebenso wie die maurische Stadtbevölkerung durch eine 4 bis 6tägige Reise abgeschlossen sind, hängen sie nicht mit derselben Hartnäckigkeit am Alten wie die übrige Bevölkerung, sondern bekunden zweifellos Neigung für europäische Moden und europäische Kultur. So ist die Vielweiberei, die bei ihnen nach dem Vorbilde des alten Testaments, wenn auch in beschränktem Maße, heimisch war, allmählich im Verschwinden und macht überall da, wo sie mit europäischen Einflüssen zusammengeraten, der Einzelehe Platz. Dagegen herrscht unter ihnen noch immer die Sitte, daß die jungen Leute, noch fast im Kindesalter stehend, bereits Ehen schließen, und zwar heiraten die jungen Leute gewöhnlich im Alter von 10 bis 12 Jahren, oft noch jünger. Elf- und zwölfjährige Mütter sind daher im Mellach keine Seltenheit. Infolge dieser frühen Ehen findet man unter der ganzen Feser Judenbevölkerung, die sich auf etwa 10 000 Köpfe belaufen mag, kein einziges junges Mädchen, da es ledige unter ihnen so gut wie gar nicht gibt. Gelegentlich kommt es auch vor, daß junge Araber, die zuweilen nach dem Mellach kommen, um im geheimen trotz des Verbots des Korans und des Paschas dort Schnaps zu trinken, eine Liebelei mit einem jüdischen Mädchen anfangen, die vielfach mit einer Heirat und dem Übertritt des jüdischen Mädchens zum Mohammedanismus endigt, worüber natürlich in

Digitized by Google

der jüdischen Gemeinde dann große Entrüstung herrscht. Diese frühen Ehen üben natürlicherweise auf die Eheschließenden wie auf die Nachkommenschaft einen sehr ungünstigen Einfluß aus, so daß man direkt von einer Degeneration der Rasse sprechen kann, ähnlich wie bei den russischen Juden. Eine weitere Folge dieser frühen Ehen ist ein frühzeitiges Altern beider Geschlechter. Junge Frauen von 18 bis 20 Jahren sind oftmals bereits unförmige Fleischklumpen geworden und sehen in ihrer Gesamterscheinung aus wie Vierzigjährige. Nur das Gesicht läßt manchmal Spuren einer früheren Schönheit ahnen, sowie daß die Betreffende nicht so alt ist wie sie aussieht. Auch die Männer haben vielfach bereits Mitte der Dreißiger weißes Haar und machen den Eindruck von Sechzigern, eine Erscheinung, die man übrigens auch bei den Arabern beobachten kann und die dort ebenfalls auf die frühen Ehen und den vorzeitigen Geschlechtsgenuß zurückzuführen ist.

Obwohl die Juden im allgemeinen ebenso wie die Araber auf dem Boden oder einem Polster sitzen und von einem niedrigen Tischchen oder gar der bloßen Erde essen, findet man in besseren jüdischen Häusern doch durchgehends auch europäische Tische und Stühle, die jedoch vielfach nur bei besonderen Gelegenheiten, wenn Europäer zum Besuche kommen, gebraucht werden. Das aber geschieht gelegentlich seitens der dort anwesenden Europäer, weil diese einzig und allein im Mellach Gelegenheit haben, alkoholische Getränke zu bekommen, und zwar entweder Fruchtschnaps, Mahija genannt, oder auch einen aus Rosinen hergestellten Wein von trübem Aussehen und wenig angenehmem Geschmack, von dem selbst unsere analysenfesten Medizinaltokayer sehr angenehm abstechen würden. Übrigens bekunden die Juden ihren Besuchen gegenüber eine sehr herzliche Gastfreundschaft und sind sehr stolz darauf, Beziehungen mit Europäern zu unterhalten. Geradezu unerschöpflich sind sie dabei in immer neuen Mitteln und Kniffen, um den Gast zum Trinken zu bewegen und nach Möglichkeit gehörig einzuseifen, während sie selbst an ihrem Mahija nur nippen. An diesen Kneipereien nehmen auch die Frauen teil und verstehen es vorzüglich, die Galanterie des Gastes herauszufordern und diesen zu veranlassen, mehr zu trinken als er möchte. Ein bekannter Trick besteht darin, daß die Frauen der Reihe nach ihre vollen Gläser dem Gaste quasi als Geschenk darbieten und dafür dessen fast leeres eintauschen, wofür dieser verpflichtet ist, das volle Glas mit einem Zuge auszutrinken. Es gehört manchmal eine ziemliche Energie dazu, um sich diesen Einladungen zu entziehen. Ist man dann glücklich auf die Straße gelangt und auf das Maultier gestiegen, so versuchen noch oft genug andere den Gast halb mit Gewalt in ihre Wohnung zu locken, um die Kneiperei, an der sich allerdings meistens nur der Gast aktiv beteiligt, fortzusetzen.

Diese Vorliebe für europäisches Wesen, die oft so weit geht, daß die Juden sogar Neigung bekunden, nach Europa auszuwandern, beruht einmal wohl auf der untergeordneten und wenig geachteten Stellung, die sie in Marokko einnehmen, dann aber auch auf den von der alliance israelite eingerichteten französischen Schulen, von denen die Knabenschule im Jahre 1883, die Mädchenschule im Jahre 1899 gegründet worden ist. Die Erfolge dieser Schulen sind vielfach geradezu überraschend. Es gibt eine große Anzahl von Juden in Fes, die sich schriftlich und mündlich fließend im Französischen ausdrücken kann, eine Fähigkeit, die sie zur natürlichen Mittelsperson zwischen den Arabern und den Fremden qualifiziert. Jeder, der die schwierige arabische Sprache nicht beherrscht, ist infolgedessen auf die Dienste dieser Französisch sprechenden Juden angewiesen. Aus demselben Grunde findet man sie auch durchgehends in den europäischen Postanstalten in Fes und ebenso in den übrigen marokkanischen Orten, die vielfach sogar, besonders dort wo andere Europäer nicht vorhanden sind, nur von ihnen geleitet werden. In Fes allein befinden sich vier derartige Anstalten, nämlich eine französische, eine spanische, eine englische und

Digitized by Google

eine deutsche Post, von denen die letztere sogar noch ein Filialpostamt im Mellach selbst errichtet hat. Dieser französische Unterricht durch die alliance israelite hat außerdem zur Folge, daß die Juden sehr viel Sympathien für Frankreich und französisches Wesen bekunden. Eine große Anzahl der dort Angestellten sowie auch einige Lehrer sind außerdem noch im Nebenerwerb Korrespondenten für französische Zeitungen. In dieser Eigenschaft entwickeln sie allerdings mehr Phantasie als Kritik und melden wahllos jeden Klatsch, der im Mellach im Umlauf ist. Daran aber ist nie Mangel. Außerdem werden naturgemäß alle Vorkommnisse, die die Juden als solche betreffen, über Gebühr aufgebauscht, während anderseits diesen jüdischen Korrespondenten Vorkommnisse von wirklicher Bedeutung vielfach verborgen bleiben oder von ihnen nicht nach Gebühr eingeschätzt und beurteilt werden. Während der Revolution in Fes vor der Thronbesteigung Mulay Hafids, als keine Europäer dort ansässig waren, wurde z. B. die französische Presse und von ihr aus die übrige Presse mit zahllosen immer wiederkehrenden törichten Nachrichten des Inhalts überschwemmt, daß die Juden gezwungen würden, wieder schwarze Pantoffeln zu tragen und barfuß an den Moscheen vorüberzugehen, während die Welt über die eigentlichen politischen Vorgänge so gut wie nichts erfuhr. Wie der spätere Erfolg gezeigt hat, sind alle diese Meldungen bei weitem übertrieben gewesen. Während man in Europa glaubte, daß in Fes alles drunter und drüber ging, hat z. B. der Betrieb der europäischen Posten ruhig fortbestanden und sind Gewalttätigkeiten so gut wie gar nicht vorgekommen. Über diese Kritiklosigkeit und das niedrige Niveau dieser Berichte wird man sich nicht wundern, wenn man die Leute in ihrer kleinlichen Tagesarbeit und in ihrem engen Horizont kennen gelernt hat. Denn diese Korrespondenten für die französischen Blätter und die agence havas sitzen tagaus tagein in ihrem engen Postbureau, verkaufen Briefmarken, schreiben Briefe ein und klären weltfremde Araber und Berber über die Geheimnisse des europäischen Postbetriebes auf, so z. B. darüber, daß ein Schuldner selbst dann nicht verpflichtet ist, auf einen Brief zu antworten, wenn er ihm eingeschrieben zugeschickt worden ist.

Durch die von der alliance israelite teilweise auch mit deutschem Gelde eingerichteten französischen Schulen ist der französischen Sprache in ganz Marokko ein ganz natürliches Übergewicht verschafft worden gegenüber allen anderen, ganz besonders auch der deutschen Sprache, was vielfach bereits zu Klagen von deutscher Seite geführt hat, ohne daß jedoch sich die alliance israelite veranlaßt gesehen hätte, Abhilfe zu schaffen. Ihre Leiter verweisen immer darauf, daß es nicht möglich wäre, Schulen mit mehreren Sprachen einzurichten, und daß außerdem auch kein Bedürfnis nach deutschem Unterricht in den jüdischen Schulen Marokkos bestände, weil die Deutschen, die nach Marokko kommen, ohnedies durchgehends die eine oder andere fremde Sprache sprechen und sich zum wenigsten fließend in der französischen Sprache ausdrücken können. Diese Einwände sind, besonders wenn man die geringe Fähigkeit der Franzosen, fremde Sprachen zu lernen, berücksichtigt, bis zu einem gewissen Grade berechtigt. Anderseits besteht jedoch auch von seiten der deutschen in Marokko ansässigen Firmen ein gewisses Bedürfnis nach jungen Eingeborenen, seien es nun Juden oder Araber, die die deutsche Sprache beherrschen, um sie in ihren Kontors zu verwenden. Diesem Bedürfnis wird seit letzter Zeit Rechnung getragen durch die deutsche in Tanger errichtete Schule, in der nicht nur Juden, sondern auch Araber Aufnahme finden, so daß der deutsche Kaufmann in Zukunft in der Lage sein wird, seinen Bedarf an untergeordnetem Kontorpersonal nicht nur aus den Reihen der eingeborenen Juden, sondern auch aus den Reihen der eingeborenen Araber zu decken.

Digitized by Google

Luftsport in Wilhelmshaven.

Der Seeoffizier-Luftklub blickte im Mai 1911 auf das erste Jahr seines Bestehens zurück. Die Mitgliederzahl ist im Laufe des Jahres auf 107 gestiegen. Mit dem durch Anteilscheine von Seeoffizieren für 4500 ℳ beschafften Ballon „Nordsee" (1500 cbm Inhalt) wurde im Laufe des Jahres durchschnittlich monatlich eine Fahrt unter stets erfolgreicher Führung des Kapitänleutnants v. Müller-Berneck ausgeführt.

Die Anteilscheine wurden den Inhabern zu 4 Prozent verzinst, ihre Deckung ist im Laufe des Jahres zu erwarten. Da der Ballon bereits ein Lebensalter von 3 Jahren besitzt, so muß in absehbarer Zeit an eine Neubeschaffung herangetreten werden. Aus diesem Grunde und um eine Herabsetzung der Fahrtengelder zu ermöglichen, ist eine Vermehrung der Mitgliederzahl und der Mittel des Vereins sehr erwünscht.

Der Beitrag beträgt 2,50 ℳ monatlich, das Fahrtengeld beträgt bei vier Teilnehmern (einschließlich des Führers) 100 ℳ pro Person. Der Führer ist frei. Hierdurch wurde eine Amortisation des Ballons von 80 ℳ durch jede Fahrt ermöglicht.

Die Gasfüllung in Wilhelmshaven kostet 155 ℳ.

Unter den sportlichen Unternehmungen Wilhelmshavens, die bisher noch alle sehr unter dem Mangel an einem geeigneten Sportplatz, an Räumen, Einrichtungen und Mitteln leiden, verdient der Seeoffizier-Luftklub besonderer Erwähnung, schon weil seine Gründung lediglich durch die große Opferwilligkeit einzelner Mitglieder ermöglicht wurde.

Für den Freiballonsport finden sich immer genügend Teilnehmer, wenn die Ausgaben nicht so hoch sind. Ganz abgesehen von den Reizen einer Luftfahrt an sich ist die Freiballonfahrt als Vorbereitung für Flieger unentbehrlich. Dies hat sich in Frankreich bereits gezeigt und wird sich weiterhin bei den Überlandflügen erweisen.

Auf nachstehende Punkte muß hingewiesen werden:

1. Die Freiballonfahrt schafft eine gewisse Luftgewöhnung und damit Sicherheitsgefühl in der Luft.

2. Sie ermöglicht eine bequeme, ruhige Erlernung der Orientierung nach Landobjekten, die sich ganz anders dem Auge bieten als auf der Erde. Das Hantieren mit Karte, Zirkel und Kompaß auf dem Flugzeug ist unbequem und schwierig. Markante Objekte können sich einprägen. Der angehende Flieger gewöhnt sich an Höhen und Höhenschätzung.

3. Durch die Freiballonfahrt wird eine Gewöhnung in der Beschäftigung mit meteorologischen Elementen erzielt, eine Notwendigkeit für sichere Wetterprognose.

Einen schönen Abschluß fand das Jahr durch die Teilnahme an der Ballonfuchsjagd in Bremen am 30. April 1911.

Im Gegensatz zur Fernfahrt und Dauerfahrt stellt die Fuchsjagd besondere Anforderungen an den Führer. Es handelt sich hierbei darum, möglichst nahe bei dem unvorhergesehen niedergehenden Fuchs zu landen. Die Aufgabe für den Führer besteht also vor allem darin, dicht hinter dem zuerst aufsteigenden Fuchs zu bleiben. Er muß möglichst dieselben Luftschichten aufsuchen oder, wenn er abgekommen ist, in anderen Luftschichten durch Ausnutzung verschiedener Strömungen wieder hinter den Fuchs zu kommen suchen. Das kostet Ballast und Gas, wodurch eine relativ kurze Dauer der Fahrt bedingt wird. Für die Mitfahrenden gibt es ebenfalls genügend Beschäftigung: Bedienung des Ballastes, des Ventils, der Wasser-

Digitized by Google

wage, des Kompasses, Barometers, Variometers, Führung des Logbuches, Beobachtung des Fuchses, Abfertigung der Brieftauben u. a.

Der Start fand bei böigem Südwest (5 bis 6) bei der Bremer Gasanstalt statt und zwar unter großer Beteiligung, nach der Taufe des Ballons „Bremen" durch Frau Bürgermeister Barkhausen. Es nahmen teil die Ballons: „Bremen", „Münster", „Osnabrück", „Pelikan" und „Nordsee". Die Ballons wurden durch Kraftwagen verfolgt. Die Landung erfolgte nach etwa 2 Stunden 30 km südlich von Hamburg. Das Ergebnis war:

„Münster" . . . . . I. Preis,
„Osnabrück" . . . . . II. „
„Nordsee" . . . . . III. „

Die Kraftwagen mußten die Verfolgung aufgeben bis auf einen, der aber zu spät am Landungsorte eintraf.

Die Ausübung des Luftsportes an der Küste wird vielfach für besonders gefährlich gehalten. Es muß jedoch betont werden, daß z. B. in Wilhelmshaven im Sommer 70 Prozent günstige Winde wehen, im Winter allerdings nur etwa 30 Prozent. Gestützt auf die zuverlässigen Nachrichten der deutschen Seewarte kann bei einiger Vorsicht die Gefahr, in See zu treiben, vollständig vermieden werden.

Für den Flugsport fehlt es — von anderen Vorbedingungen abgesehen — noch an einem geeigneten Gelände. Es sei zum Schluß darauf hingewiesen, daß die in letzter Zeit vielbesprochene Schaffung eines schönen Sportplatzes mit Reitweg, Tennisplätzen, Golf-, Hockey- und Fußballplatz einem dringenden Bedürfnis der großen Garnison zu entsprechen scheint.

Der bald frei werdende, der Marine gehörige Pulverhof, nördlich von Heppens, scheint hierzu besonders geeignet, ebenso zu Übungen mit Flugzeugen, deren Entwicklung in der Marine nur eine Frage der Zeit und der Mittel sein kann.

Pfarrius.

Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

J. Kollmann, Ingenieur, Dr. phil. et jur.: **Die Großindustrie des Saargebietes.** Eine zusammenhängende Darstellung der geschichtlichen und technischen Entwicklung bis auf den gegenwärtigen Stand. Mit 1 Karte und 50 Abbildungen. Bd. 1 der Sammlung „Deutsche Arbeit". — Verlag der Technischen Monatshefte, Franckhsche Verlagshandlung, Stuttgart. — Preis geh. 2 *M*, gebd. 2,80 *M*.

Als Ergänzung der „Technischen Monatshefte" beabsichtigt deren Verlag in einer Reihe von Sonderschriften die verschiedenen Zweige deutschen Gewerbefleißes in einer auch für den Nichttechniker lesbaren Form zur Darstellung zu bringen. Das vorliegende Heft erinnert in der äußeren Aufmachung an die sogenannten „Monographien" des Verlages von Velhagen & Klasing, deren wir an dieser Stelle öfters gedachten. Der Text geht von den geschichtlichen Anfängen aus und umfaßt die einzelnen Unternehmungen nach Maßgabe ihrer technischen und wirtschaftlichen Bedeutung. Das Heft bietet danach einen Überblick über den Kohlenbergbau und Erzbezug im allgemeinen und geht sodann auf die einzelnen Unternehmungen über, unter denen die Werke der Gebrüder Stumm, die Dillinger Hüttenwerke und die Burbacher Hütte besonders genannt seien. Mit den vortrefflichen Abbildungen stellt das Heft einen nach jeder Richtung anziehenden Führer dar, der nicht nur dem Kaufmann und Nationalökonomen, sondern einem jeden willkommene Belehrung bieten wird, der an den großen Fragen der deutschen Industrie Anteil nimmt.

Seeschiffahrt und Welthandel. Vortrag, gehalten auf dem dritten deutschen Seeschiffahrtstage von B. Huldermann. — Berlin bei E. S. Mittler & Sohn.

Huldermanns Vortrag bildet eine Ergänzung zu seiner im Jahrgang 1910, S. 152 besprochenen Broschüre betreffend „die Subventionen der ausländischen Handelsflotten". Er führt darin aus, wie die günstigere Geschäftslage der letzten Wirtschaftsjahre vor allem dem Umstande zu danken ist, daß die Welthandelsflotte jetzt für das Angebot nicht mehr zu groß ist, indem die allenthalben, auch in bisher noch unerschlossenen Gebieten sich ausbreitende Kulturarbeit in der Zufuhr nach draußen größere Anforderungen stellt und dem heimischen Markte gesteigerte Warenmengen zuführt. Wichtig ist vor allem der Hinweis auf die hohen Betriebskosten der deutschen Reederei infolge der nur bei uns in diesem Maße ausgebildeten sozialen Gesetzgebung. Es wird uns hierdurch der Wettbewerb insbesondere in der Ostseereederei ganz außerordentlich erschwert, und es liegt darin gewiß eine ernste Mahnung, nicht nur diesen Gesichtspunkt bei den Kämpfen der inneren Politik zu beachten, sondern auch sonst dahin zu arbeiten, daß im wirtschaftlichen Kampfe mit den fremden Handelsflotten die deutsche Reederei nicht zu kurz kommt.

Das Persönliche im modernen Unternehmertum. Von Kurt Wiedenfeld. — Leipzig 1911. Verlag von Duncker & Humblot. — Preis 3 *M*.

Die gegenwärtige Entwicklung der Industrie ist der Betätigung persönlichen Unternehmungsgeistes wenig günstig. Die für die modernen Formen des Gewerbefleißes notwendigen bedeutenden Kapitalien haben die Aktiengesellschaft und weiterhin die Syndikate an die Stelle der Einzelunternehmung treten lassen, und nur diese

Digitized by Google

sind in der Lage, bei ihren Berechnungen die „Unbekannte des Marktes" mit entsprechender Sicherheit in Ansatz zu bringen. Anderseits hat gerade hier wieder die Persönlichkeit in der richtigen Würdigung der „Sachkräfte" an Bedeutung gewonnen, und in all denjenigen Zweigen, wo nicht die Massenherstellung die Hauptsache bildet, sondern Qualitätswert und eine vom Geschmack abhängige Nachfrage zu berücksichtigen sind, hat nach wie vor auch der diese Verhältnisse zutreffend würdigende Einzelunternehmer seinen Platz und wird von der übermächtigen Kapitalkraft nicht ins Hintertreffen gedrängt. Interessante und lehrreiche Unterschiede greifen hierbei zugleich in den nationalen Eigentümlichkeiten Platz, denn diese zeigen, daß für eine internationale Gleichmacherei der Zeitpunkt jedenfalls noch lange nicht gekommen ist. Wie alle Arbeiten Wiedenfelds ist auch diese in ihrer klaren Hervorhebung der für die Beurteilung wichtigen Gesichtspunkte mustergültig, und es verlohnt sich sehr, der hier gebotenen Darlegung eines nach manchen Richtungen höchst wichtigen Gegenstandes seine Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Dr. Ernst Jäckh: **Der aufsteigende Halbmond.** Beiträge zur türkischen Renaissance, mit 72 Abbildungen. — Buchverlag der „Hilfe", Berlin-Schöneberg. — Preis 5 *M*, gebd. 6 *M*.

Im Jahrgang 1909, S. 375, besprachen wir das Buch von Ular und Jusabato: „Der erlöschende Halbmond", das sich hauptsächlich mit dem schlimmen Intriguenspiel der inneren und äußeren Politik beschäftigte, in dem die alte Türkei ihrem Untergange entgegenzusinken schien. In dem obengenannten Werk führt uns ein Reisegefährte Paul Rohrbachs inmitten all des blühenden Lebens und kraftvollen Vorwärtsschreitens, das sich jetzt unter dem Halbmond regt, nachdem eine Revolution von Gentlemen mit den alten Zuständen ein Ende gemacht hat. Er versucht den Nachweis, daß es sich hier überall um wirklich ernste Arbeit handelt, die mit den alten Mißständen gründlich aufräumt, den widerstrebenden Elementen zielbewußt entgegentritt und berechtigt ist, nachhaltigen Erfolg zu erhoffen. Einen wesentlichen Bestandteil des Buches bildet dabei die Hervorhebung der in dieser Entwicklung für Deutschland bedeutsamen Momente und die Betonung des der deutschen Politik entgegengebrachten Vertrauens, das zum Glück trotz aller ungünstigen Einwirkungen fest und unerschüttert geblieben ist. Wir dürfen einen Satz zitieren, der sich auf die an die Türkei von deutscher Seite überlassenen beiden Linienschiffe bezieht, er stammt aus dem Munde eines einflußreichen Leiters der türkischen Politik und lautet: „Diese Kriegschiffe, die Deutschland uns jetzt überlassen hat, haben für Deutschland endgültig all' den Boden wiedergewonnen, den es beim Übergang der alten Türkei ins neue Regime verloren hat." Ob das Buch überall die Zustimmung der genauen Kenner türkischer Verhältnisse finden würde, vermögen wir nicht zu beurteilen, jedenfalls bildet es eine wichtige Quelle für die Erkenntnis der gegenwärtigen Zustände und darf die vollste Beachtung für sich beanspruchen. Von den beigefügten, im allgemeinen höchst anschaulichen Bildern hätten wir einige, die sich auf das Armenier-Massaker in Adana beziehen, gern missen mögen.

Kongostaat und Kongoreform. Zwei Studien über die Entwicklung des Kongostaates von Prof. G. K. Anton in Jena und „Die Reformen im Belgischen Kongo" von Christian v. Bornhaupt in Berlin. — Leipzig bei Duncker & Humblot. — Preis 2 *M*.

Die Geschichte und die gegenwärtigen Zustände des Kongostaates sind nicht so bekannt, wie dies im Interesse der Wichtigkeit dieses so bedeutenden staatsrechtlichen Organismus erwünscht wäre. Zur Ausfüllung dieser Lücke erscheint die vorbezeichnete kleine Schrift besonders gut geeignet. Sie zeigt uns die kühne, weit-

Digitized by Google

blickende, mit allen Mitteln arbeitende Politik des Königs der Belgier, durch welche dieser Staat zunächst gewissermaßen als königliche Domäne geschaffen wurde. Interessant ist hierbei insbesondere die Mitwirkung Bismarcks, der die Sache des Königs zu der seinen machte und dadurch dem Kongostaat den Zugang zum Meere sicherte, und weiter die Tatsache, daß durch den Rücktritt Bismarcks der Taktik König Leopolds freie Bahn geschaffen wurde, die aus den Gegensätzen innerhalb der europäischen Politik für seine eigenen Zwecke die erwünschten Folgerungen zog. Wie erheblich Deutschland an der wirtschaftlichen Entwicklung des Kongostaates in seinem innerafrikanischen Hinterlande beteiligt ist, zeigt das beigegebene Kärtchen, aus dem ersichtlich ist, wie der Ausbau der Verkehrswege in Deutsch-Ostafrika naturgemäß die Erzeugnisse des Kongostaates zu den Häfen der Ostküste ziehen muß, es lehrt uns zugleich, wie sehr wir hier auf dem Posten sein müssen, damit uns nicht die Gunst der Verhältnisse verloren geht. Nachdem inzwischen die Krondomäne zu einer Belgien staatsrechtlich angegliederten Kolonie geworden ist, hat die Kongofrage an politischer und wirtschaftlicher Bedeutung noch erheblich gewonnen; es ist deshalb dringend erwünscht, sich in dieser Frage ein unbefangenes Urteil zu bilden, und es darf aus diesem Grunde das Studium der beiden in dem kleinen Werke vereinigten Abhandlungen angelegentlich empfohlen werden.

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik. Von Adolf Goetz. — Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg. — Gebunden 10 *M*.

Das Goetzsche Buch schildert die Kämpfe, die in den Arbeitszimmern organisiert und die Politik, die in aller Stille gemacht werden mußte, um dem Wettkampf auf dem Meere frei Bahn zu schaffen. Hier bot die Politik keine Tausch- und Aufrechnungsobjekte, und der absolut Stärkste behielt die Oberhand. Als Phasen dieser Politik sind in frischer Erinnerung die Tarifkämpfe zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der Hapag, die endlich in einem friedlichen Abkommen ihr Ende fanden. Damit war indessen der Wettstreit zwischen Hamburg und Bremen noch nicht erledigt, denn sehr ungern nur sah man es in Hamburg, daß Bremer Reedereien, so z. B. die Roland-Linie, in Konkurrenz mit bestehenden Hamburger Linien sich in deren Geschäft einzudrängen suchten, und nicht in allen Fällen war es möglich, eine allen Teilen erwünschte Abgrenzung der gegenseitigen Interessensphären zu finden.

Schwieriger gestaltete sich der Wettstreit mit den Linien des Auslandes, die, wie die Cunard-Linie, den Schiffen der Hapag das „blaue Band" nicht gönnen wollten, und den wichtigsten Teil der Entwicklung machen wohl die Erörterungen aus, durch welche schließlich gleichfalls friedliche Vereinbarungen mit dem Morgan-Trust herbeigeführt wurden, der wohl britische Dampferlinien unter seine Kontrolle brachte, aber der Hamburg-Amerika Linie wie dem Lloyd freies Feld lassen mußte. Inmitten all dieser Kämpfe steht auf deutscher Seite die Person Ballins, und es ist anzunehmen, daß das Erscheinen des oben benannten Buches mit dem 25jährigen Jubiläum dieses bedeutenden Organisators nicht außer Verbindung steht. Ihm hat Goetz bereits ein früheres Buch gewidmet: „Ein königlicher Kaufmann", das wir im Jahrgang 1908 Seite 296 an dieser Stelle erwähnten. Bei dem erheblichen nationalen Interesse, das die wirtschaftliche Stellung unserer großen Reedereien im Weltmarkt für sich in Anspruch nimmt, wird das Goetzsche Buch sicher in weiten Kreisen willkommen sein.

Die optischen Instrumente. Von M. v. Rohr. 88. Band der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt". 2. Auflage. — Leipzig 1911. B. G. Teubner. — Preis 1 *M*, gebd. 1,25 *M*.

Dieses Büchlein ist nicht leicht zu lesen, wie der Verfasser selber in einer Entschuldigung im Vorwort gesteht. Trotzdem muß es als ausgezeichneter Leitfaden für

Digitized by Google

denjenigen bezeichnet werden, welcher die elementaren Theorien und besonderen Einrichtungen der optischen Instrumente kennen lernen will. Die modernen Anschauungen der wissenschaftlichen Optik sind scharf, doch unter Vermeidung weitläufiger mathematischer Ausführungen zum Ausdruck gebracht. Von Instrumenten, die der Marine ein besonderes Interesse bieten, sind kurz behandelt: die Prismen- und Zielfernrohre, der stereoskopische Entfernungsmesser und die Periskope. Allen, mit den Prinzipien der Optik bereits vertrauten Lesern sei das Werk bestens empfohlen. Kt.

Die großen Physiker und ihre Leistungen. Von Prof. Dr. F. A. Schulze. Mit 5 Bildnissen. 324. Bändchen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt". — Leipzig 1910. B. G. Teubner. — Preis 1 *M*, gebd. 1,25 *M*.

Von Galilei, der seine erste, mit $^1/_2$ *M* pro Tag dotierte Professur in Pisa durch ein freimütiges Urteil über eine Baggermaschine verlor, die von einer hochgestellten Persönlichkeit für den versandenden Hafen von Livorno erfunden war, führt uns dieses Buch zu den Lebenswerken eines Newton, Huygens, Faraday und Helmholtz. Der Verfasser beschränkt sich nicht auf die Angabe des Lebenslaufes, sondern sucht auch den geistigen Leistungen jener fünf großen Physiker gerecht zu werden. Die Ausführungen sind leicht verständlich gehalten. Das fesselnde Werkchen eignet sich daher für jeden, der an der Geschichte der neueren Physik Anteil nimmt. Kt.

Deutschland zur See. In Wort und Bild dargestellt von Bernhard Teutsch-Lerchenfeld. — Leipzig 1910. Ernst Wiest Nachf., Verlagsbuchhandlung.

Diese neueste Ausgabe des Werkes ist gegenüber der älteren einer eingehenden Bearbeitung unterzogen worden. Die geschichtlichen Ausführungen sowohl als die Erläuterung technisch wichtiger Fragen berücksichtigen die neuesten Ereignisse und Fortschritte; ferner sind auch die Marineteile und Behörden an Land aufgenommen.

Obgleich die mitgegebene reichhaltige Bildermappe noch eine Reihe älterer oder schon ausgeschiedener Schiffe der Marine enthält und die Bilder nicht eigentlich als Kunstblätter gelten sollen, so bietet die Mappe doch ein zweckmäßiges Anschauungsmaterial zu den geschichtlichen Darstellungen im Texte und eine recht gute Übersicht über die Entwicklung und jetzige Bedeutung der Kriegsflotte. Kt.

Die Modellyacht. Eine Anleitung zum Selbstbauen von Boot- und Yachtmodellen und Kanoes. Von Karl Storch, Professor an der Königl. Kunstakademie zu Königsberg i. Pr. — Verlag Albrecht Dürer-Haus, Berlin W 8. — Preis 5 *M*.

Die Modellyacht. Konstruktion, Bau und Segeln von Modellyachten. Von A. Tiller. Mit 100 Skizzen, 2 Tafeln und 7 Konstruktionszeichnungen. — Berlin 1911. Verlag Dr. Wedekind & Co. V. Band der Yachtbibliothek. — Preis elegant gebd. 3 *M*.

Das Modellyachtsegeln, dieser weitverbreitete Wassersport, wird durch die beiden obengenannten Werke jedenfalls eine kräftige Förderung erfahren, denn beide sind gut und brauchbar, obgleich sie sich an sehr verschiedenartige Kreise wenden. Das zuerst genannte ist aus der Tätigkeit des Verfassers im Knabenhandfertigkeits-Unterricht hervorgegangen und hauptsächlich für Knaben und solche Erwachsene geeignet, die sich zum ersten Male und ohne praktische Vorkenntnisse an das Modellyachtbauen begeben, denen also der Ehrgeiz, selbständig neue Yachtentwürfe aufzustellen und sportlich erstklassige Konstruktionen herauszubringen, noch fern liegt. Die Darstellung ist leicht faßlich und durch zahlreiche anschauliche Abbildungen erläutert. Die angegebenen Herstellungsmethoden sind, dem Leserkreise entsprechend, einfach gewählt.

Digitized by Google

Das zweite, sehr preiswerte Werk stellt wesentlich höhere Anforderungen an das Verständnis, den Eifer, die Handfertigkeit und den Sportsinn des Lesers. Obgleich auch die Grundlagen des Modellyachtbaues nicht übergangen werden, ist eine wenn auch nur flüchtige Bekanntschaft mit dem Wassersport zum Verständnis sehr nützlich. Die Betrachtungsweise nähert sich mehr der des Schiffbaues. Das Werk gibt bereits die elementaren Grundlagen für den Entwurf und die Berechnung des Modells einschl. der Besegelung sowie Ratschläge und Winke für das Modellsegeln. Daher wird hier nicht nur der beharrliche und eifrige Anfänger einen zuverlässigen Führer finden, sondern auch der routinierte Modellyachtbauer und -segler Auskunft und Anregung erhalten können. Die große Zahl von Skizzen sowie Spanten- und Segelrissen bewährter Ausführungen stellt eine reichhaltige Sammlung von Konstruktionsunterlagen dar. Wir wünschen den beiden genannten Werken im Interesse des Wassersports eine recht weite Verbreitung. **Kt.**

Geodäsie. Eine Anleitung zu geodätischen Messungen für Anfänger, mit Grundzügen der Hydrometrie und der direkten Zeit- und Ortsbestimmung. Von Dr. ing. H. Hohenner, Professor an der Technischen Hochschule zu Braunschweig. Mit 216 Figuren. — Leipzig 1910. Verlag von B. G. Teubner. — Preis in Leinwand gebd. 12 *M*.

Obgleich der hier behandelte Gegenstand nicht unmittelbar im Interessenkreise der Marine liegt, so soll doch auf dieses Werk hingewiesen werden, da es sich zur Einführung in die Geodäsie und als Anleitung für Vermessungen und ähnliche Arbeiten vorzüglich eignet und außerdem vom Verfasser so angelegt ist, daß es für fast alle technischen Zwecke ausreicht. Neben einer klaren Darstellung der theoretischen Grundlagen und verläßlichen Besprechung der wichtigsten geodätischen Meßinstrumente, ihrer Anwendungen und Leistungen finden sich zahlreiche erläuternde Beispiele von ausgeführten Messungen und Rechnungen. Gediegene Sachlichkeit und eine durch langjährige Erfahrungen abgeklärte Darstellungsweise sind die Kennzeichen dieses Werkes. **Kt.**

Die Beanspruchungen des Rudergeschirrs auf Seeschiffen. Von Dr. ing. Hugo Schoeneich. — Kiel 1909.

Die dynamischen Wirkungen der Wellenbewegung auf die Längsbeanspruchung des Schiffskörpers. Von Dr. ing. Fritz Horn. — Berlin 1910. Verlag von Julius Springer.

Anscheinend zwei Doktorarbeiten. Die zuerst genannte behandelt einige der bekannten von der Werft Kiel durchgeführten Untersuchungen über die Beanspruchungen des Ruders. Der Verfasser unterzieht zunächst die Ruderdruckformeln einer kritischen Betrachtung und behandelt im Anschluß daran die von Wellenkamp angegebene, sehr exakte Meßmethode mit dem sog. Meßbolzen, an deren Entwicklung der Verfasser sich beteiligt hat. Endlich wird der bei den genannten Versuchen angewandte Schiffswegweiser näher erläutert. Die Arbeit bietet eine sehr gute Übersicht über die zur experimentellen Prüfung des Ruderdruckes ersonnenen Methoden und ist als interessant und anregend zum Studium zu empfehlen.

Die zweite Arbeit behandelt, ausgehend von den 1896 von Krieloff veröffentlichten Arbeiten, die Schwingungen eines in Richtung der Wellen sich bewegenden Schiffes sowie die dabei in den Längsverbänden auftretenden dynamischen Beanspruchungen. Dabei war es Absicht des Verfassers, statt der numerischen eine allgemeine Behandlungsweise durchzuführen, um so höhere Gesichtspunkte für die Beurteilung jener Fragen zu gewinnen. Ferner ist außer der analytischen Ableitung auch

Digitized by Google

eine solche für ein graphisches Verfahren gegeben, damit derartige Untersuchungen auch auf beliebig gestaltete Schiffsformen ausgedehnt werden können. Am Schlusse der Arbeit findet sich ein an einem Torpedoboot vollständig durchgeführtes Beispiel. Als Hauptergebnisse seiner Arbeit sieht der Verfasser an: die Entwicklung von Kennzeichen für eine Beurteilung a priori, ob die dynamische Wirkung der Wellenbewegung eine Erhöhung oder Verringerung der nach der statischen Berechnungsweise anzunehmenden Beanspruchung des Schiffskörpers herbeiführt; ferner die Erkenntnis, daß durch die dynamischen Wirkungen in der Mehrzahl der Fälle nicht eine Erhöhung, sondern eine Verringerung der Biegungsbeanspruchung herbeigeführt wird; endlich die Feststellung, daß die Beanspruchung durch das dynamische Moment der Tauchschwingungen nur selten um mehr als 15 Prozent, durch die Stampfschwingungen selten um mehr als 30 Prozent erhöht werden kann. Kt.

Der Untergang des Dampfers „Emil Berenz" im Zusammenhang mit den gesetzlichen Bestimmungen über die Vermessung der Seeschiffe. Von Diplom-Ingenieur E. Waldmann, Danzig-Langfuhr. 25 Seiten groß 8°. Mit 4 Abbildungen. — R. Oldenburg, München und Berlin. — Preis 60 Pfg.

Die Abhandlung beschäftigt sich mit dem Untergange des Dampfers „Emil Berenz" am 15. Januar 1902 und den sich daran anschließenden prozessualen Vorgängen. Der mit Hafer beladene Dampfer kenterte bekanntlich wenige Stunden nach seiner Ausreise von Neufahrwasser und wurde bei Hela auf den Strand gesetzt. In einer endgültigen gerichtlichen Entscheidung wurden die Versicherungsgesellschaften des Schadenersatzes enthoben. Als Gründe für dieses Urteil wurden angeführt: das geringe Maß von Stabilität und das Offensein der Back. Den ersteren Grund sucht der Verfasser durch den Hinweis auf neuere Stabilitätsuntersuchungen des Dampfers zu entkräften, welche eine wesentlich günstigere metazentrische Höhe zeigen als die gutachtlichen Berechnungen der gerichtlichen Sachverständigen. Ferner zieht der Verfasser gegen die Schiffsvermessungsvorschriften zu Felde, nach denen wasserdichte Aufbauten, welche die Seetüchtigkeit erhöhen und einen geringeren Freibord schaffen sollen, mit nicht wasserdicht und nur provisorisch verschließbaren Öffnungen versehen werden können, um den Inhalt der Räume von der Vermessung auszuschließen. Befürwortet wird eine entsprechende Änderung der Vorschriften. Zur künftigen Vermeidung von Prozeßstreitigkeiten in ähnlichen Fällen aber fordert der Verfasser eine gesetzliche Vorschrift, welche die Vornahme eines Krängungsversuches vor der Indienststellung jedes Handelsschiffes zur Pflicht macht. Dieses Verlangen des Verfassers der lesenswerten Abhandlung scheint uns durchaus am Platze zu sein. Kt.

C. Birkenstock: **„Das Meteorphänomen und seine Beobachtung".** Vorträge und Abhandlungen. Herausgegeben von der Zeitschrift „Das Weltall" unter Leitung von Dr. F. S. Archenhold. Heft 23. — Berlin-Treptow 1910, Verlag der Treptow-Sternwarte.

Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gesetzt, für die systematische Beobachtung des Meteorphänomens und die Nutzbarmachung von Laienbeobachtungen auf diesem Gebiet für die Wissenschaft eine Organisation zu schaffen. Mit Hilfe der Société d'Astronomie d'Anvers ist ein Bureau central météorique in Antwerpen zustande gekommen, das von dem Verfasser des vorliegenden Aufsatzes geleitet wird. Die Bedeutung der Meteorastronomie und der systematischen Meteorbeobachtung ist schon an anderer Stelle in diesen Blättern besprochen worden (Mar.Rdsch. 1909 S. 752 ff.). Birkenstock führt dies Thema mit wissenschaftlichem Rüstzeug, aber durchaus allgemeinverständlich und in ansprechender, anregender Form weiter aus und gibt in seinem Aufsatz einen umfassenden Überblick über das ganze Gebiet der Meteorastronomie.

Digitized by Google

Vortreffliche Zeichnungen erleichtern das Verständnis. Der Wert der systematischen Meteorbeobachtung für die Wissenschaft wird dargetan und der Weg gezeigt, auf dem hier die Laienbeobachtungen nutzbar gemacht werden können.

Der Aufsatz, der für jeden, der sich mit Astronomie beschäftigt, sehr viel Anregendes bietet, kann allen Seeoffizieren und Steuerleuten auf das wärmste empfohlen werden. G. v. J.

Mit Zeppelin nach Spitzbergen. Bilder von der Studienreise der deutschen arktischen Zeppelin-Expedition. Herausgegeben von A. Miethe und H. Hergesell. Mit 221 Textillustrationen, 16 schwarzen Tafeln nach Naturaufnahmen und 32 farbigen Tafeln nach photographischen Aufnahmen in natürlichen Farben. 300 Seiten stark. — Deutsches Verlagshaus Bong & Co., Berlin W 57. — Preis gebunden 12 *M*.

Das Ergebnis der im Juli/August 1910 auf dem Dampfer „Mainz" unternommenen Expedition zur Untersuchung der Frage, ob das Zeppelin-Luftschiff zur Erforschung arktischer Gegenden Verwendung finden könne, faßt Prinz Heinrich von Preußen in dem Vorwort zu dem vorliegenden Werk dahin zusammen, daß einer solchen Forschungsreise nichts im Wege stehe, sobald sich das Luftschiff starren Systems zu Dauerleistungen, großem Aktionsradius und Unabhängigkeit von technischen Hilfsmitteln weiterentwickelt habe. Nebenbei sollte die Expedition auch nach sonstigen Richtungen hin wertvoll gestaltet werden, zu welchem Zweck sich eine Anzahl Gelehrter ihr anschloß. Alle Teilnehmer haben ihre Berichte über das, was sie gesehen und erlebt haben, in einem Werke niedergelegt, wie es in so knapper und zugleich fesselnder Form wohl noch nie über eine wissenschaftliche Expedition erschienen ist. Den Hauptteil des Buches nimmt der Bericht des Geheimen Regierungsrats Prof. Dr. Miethe ein, der den allgemeinen Verlauf der Reise in höchst lebendiger und humorvoller Weise schildert. Von der Marine sind Kapitänleutnant a. D. Hilmers, Kapitänleutnant v. dem Knesebeck und Oberleutnant zur See Bartenwerffer, der Kommandant der „Carmen", mit kurzen Berichten vertreten.

Unter dem reichen Bilderschmuck fallen die geradezu überraschend wirkenden farbigen Photographien auf, die dem Leser die Wunder des arktischen Nordens mit verblüffender Naturtreue vor Augen führen. W.

Deutschtum und Erziehung. Ein Buch vom deutschen Gewissen von Konrad Maß. — Leipzig 1911. Verlag von Fritz Eckardt. — Preis 2 *M*.

Der Verfasser führt seinen Lesern die zerstörenden Kräfte vor Augen, die in der kulturellen Entwicklung der Gegenwart an den Wurzeln des Deutschtums nagen. Er zeigt ihnen ferner an erfreulichen Beispielen, daß es für einen Gesundungsprozeß noch nicht zu spät ist, und weist ihnen die Wege, die eine Erziehung des ganzen Volkes — vom Säugling bis zum Greise — gehen sollte, um uns aus der Verwirrung der modernen Anschauungen zu den Idealen einer höheren und reineren Auffassung zurückzuführen. Das Buch wird jedem Leser zu denken geben, wir wünschen ihm, daß es in recht viele Hände komme.

Was muß der Militäranwärter beim Übertritt in den Zivildienst wissen? Unter Berücksichtigung der neuesten Bestimmungen bearbeitet von Goebel, ehemaligem Vizewachtmeister, jetzt Bureauassistent in Duisburg. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. — Minden 1911. Alfred Hufeland. — 90 Pfennig.

Das kleine Heft enthält für die aus der Armee ausscheidenden Anwärter die Bestimmungen über die Beurlaubung, die Kommandierung zur informatorischen Beschäftigung, zur Probe und Probedienstleistung, die Angaben über den Bezug der

Digitized by Google

Militärpension und die Rentenansprüche sowie über das Verfahren bei Einreichung der Bewerbungspapiere, diese mit Mustern und entsprechenden Vorlagen. Das Heft wird auch für die Angehörigen der Marine von Nutzen sein, wenn auch die obwaltenden Besonderheiten darin unberücksichtigt geblieben sind.

Beiträge zur taktischen Ausbildung unserer Offiziere. III. Taktische Übungsritte. Von Generalleutnant z. D. Lietzmann. Dritte Auflage. — Berlin 1911. R. Eisenschmidt. — 4 *M*.

Es ist mit großem Dank zu begrüßen, daß der Verfasser das inzwischen veraltete Buch nach 13 Jahren einer neuen Bearbeitung unterzogen hat. Wir möchten dabei hervorheben, daß es nicht nur eine sehr praktische Anleitung für die Anlage und Durchführung der in der Armee heute gründlich betriebenen Übungsritte gibt, sondern daß es zugleich für jeden Offizier eine vortreffliche applikatorische Studie über Truppenführung im Rahmen der Infanterie-Brigade bietet. Marsch, Sicherung, Vorposten, Angriff und Verteidigung, Rückzug und Verfolgung werden in diesem Rahmen unter eingehender Berücksichtigung der Befehlstechnik behandelt. Es ist zugleich somit ein vortreffliches taktisches Lehrmittel nach der applikatorischen Methode.

Moltkes Kriegslehren. Zweiter Teil: Die taktischen Vorbereitungen zur Schlacht. Herausgegeben vom Großen Generalstabe, Kriegsgeschichtliche Abteilung I. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn. — 7,25 *M*.

Der Große Generalstab beabsichtigt, nachdem die Schriften Moltkes im einzelnen alle veröffentlicht worden sind, nunmehr aus dem gesamten Material die darin enthaltenen Kriegslehren zusammenzustellen und übersichtlich zu ordnen. Es wird damit ein Lehrbuch von bleibendem Werte für die ganze Armee geschaffen, das ein umfassendes Bild von der geistigen Tätigkeit des Feldmarschalls und seinem epochemachenden Einfluß auf die Kriegführung bietet. Der erste Band behandelt die operativen, der vorliegende zweite Band die taktischen Vorbereitungen zur Schlacht (Kriegsgliederung, Truppeneinteilung, Verbindung, Aufklärung, Sicherung, Marsch, Ruhe).

Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg. (Beihefte zu Streffleurs „Militärischer Zeitschrift".) Fünfter Band, Heft 28 bis 33. — Wien 1910. Seidel & Sohn.

Nachdem der vierte Band der Einzelschriften die Vorkämpfe der Schlacht von Liaojan (Ereignisse vom 23. bis 28. August) geschildert hat, geht der fünfte Band zu der Schlacht selbst über und behandelt in den bis jetzt erschienenen Heften die Ereignisse vom 29. August bis zum 2. September. Die Darstellung folgt zum Teil bereits dem offiziellen russischen Generalstabswerke. Sie ist sehr klar, gründlich und übersichtlich. Ganz besonders verdienen die vielen vorzüglichen Karten mit Einzeichnungen hervorgehoben zu werden.

Digitized by Google

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Bentwich, N.: The declaration of London. London 1911. E. Wilson. 5 sh.
* Biles, J. H.: The design and construction of ships. Vol. II. London 1911. Ch. Griffin & Comp. 25 sh.
* Clark, A. H.: The clipper ship era 1843—1869. New York and London 1911. G. P. Putnam's Son. 7 sh 6 d.
* Dannmeyer, Dr. F.: Seelotsen-, Leucht- und Rettungswesen. Leipzig 1911. Quelle & Meyer. 1,80 *M.*
* Doernberger, Dr. K.: Die Besonderheiten der Seeversicherung. Nürnberg und Leipzig 1911. M. E. Sebald. 1,20 *M.*

Dupuis, Ch.: Le droit de la guerre maritime d'après les conférences de la Haye et de Londres. Paris 1911. A. Pedone. 9,60 *M.*

Guiffart, A.: Travaux maritimes. Paris 1911. O. Doin & Fils. 4,00 *M.*

* Güldenagel, Dr. K.: Verfolgung und Rechtsfolgen des Blockadebruchs. Tübingen 1911. J. C. B. Mohr. 3,00 *M.*
* Gütschow, Dr. C.: Die Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr zum allgemeinen Frachtrecht. Hamburg 1911. L. Friederichsen. 6,00 *M.*
* Jahrbuch der Automobil- und Motorboot-Industrie. 8. Jahrgang. Berlin 1911. Boll & Pickardt. 15,00 *M.*

Keate, G., und Forster, D. G.: Der Schiffbruch der „Antelope". Nachrichten von den Pelew-Inseln in der Westgegend des Stillen Ozeans. Leipzig 1911. Th. Thomas. 0,50 *M.*

* Latham, E.: A dictionary of abbreviations, contractions and abbreviative signs. London 1911. G. Routledge & Sons. 1 sh.
* Liversidge, J. G.: Engine-room practice. 7. Edition. London 1911. Ch. Griffin & Co. 6 sh.

Michel, Ph.: Tabellen und Konstruktionsregeln für den Verbrennungsmotorentechniker. Leipzig 1911. O. Leiner. 2,75 *M.*

* Neuberg, J.: Das Meer und das Recht. Berlin 1911. Puttkammer & Mühlbrecht. 1,20 *M.*
* Radiguer, Ch.: La navigation sous-marine. Paris 1911. O. Doin & Fils. 4,00 *M.*
* Review of the fleet by His Majesty the King at Spithead 24. June 1911. London. Admiralty. 1,50 *M.*
* Rotermund, G.: Kommentar zum Militär-Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. 2. Auflage. Hannover 1911. Helwig. 13,00 *M.*

Vermond, Ed.: Manuel de droit maritime. 3. Edition. Paris 1911. L. Larose. 4,80 *M.*

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau-Kessel.

Les essais du »Voltaire«.	E., 2. 6. 11; Y., 20. 5. 11; La Vie Maritime, 25. 5. 11.
Yarrow water-tube-boiler with steam superheater for H. M. S. »Yarmouth«.	Eg., 19. 5. 11.
A new marine gas engine.	E., 19. 5. 11.
Les arguments en faveur des cuirassés du moyen déplacement.	La Vie Maritime, 20. 5. 11.
Motor-Krigsskibe.	T. f. S., Mai 1911.
Die Dampfturbinen der neuen amerikanischen Torpedobootzerstörer.	Die Turbine, 20. 5., 5. 6. 11.
Deutsche Schiffsverbrennungsmotoren.	S., Jahrg. 12, Nr. 16, 17.
Der Krängungsversuch.	Ebenda, Nr. 16.
Einfluß der Schiffsvermessung auf die Stabilität der Schiffe.	Ebenda.
Praktische und theoretische Untersuchungen über die Festigkeit wasserdichter Querschotte.	Ebenda u. 17.
A propos des constructions neuves.	La Vie Maritime, 25. 5. 11.
Les essais des »Danton«.	E., 26. 5. 11.; Y., 27. 5. 11.
A 180 horse-power marine oil engine.	E., 26. 5. 11.
Diesel marine engines.	S. A., Suppl., 20., 27. 5., 3. 6. 11.
Anti-rolling tanks for steadying ships at sea.	S. A., 20. 5. 11.
Der heutige Stand im Dampfturbinenbau.	Danglers Journal, 3., 10., 17. 6. 11.
The rate of shipbuilding.	U. S. M., Juni 1911.
H. M. S. »Indefatigable«.	Marine Engineer, Juni 1911.
A new design of merchant vessel.	Ebenda; Eg., 9. 6. 11.
The White Star liner »Titanic«.	Eg., 26. 5. 11; E., 2. 6. 11.
Die schwedische Schiffbauindustrie.	H., 1911, Nr. 22.
La robustesse des turbines marines.	Y., 3. 6. 11.
The yacht »Progress« fitted with 100-I-H-P gas-engine and producer.	Eg., 2. 6. 11.
The stresses in propeller blades.	Ebenda.
Groß-Motorschiffe.	Petroleum, 1911, Nr. 17.
Stapelaufrechnung S. M. S. „Admiral Spaun".	M. S., 1911, Nr. 6.
The national experimental tank.	E., 9. 6. 11.
Electric propulsion of ships.	Ebenda u. S. A., Suppl., 3. 6. 11.
Die neue Richtung im Handelsschiffbau.	S., Jahrg. 12, Nr. 17.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Eine Gewehrsignalpatrone.	K. T., 1911, Nr. 5.
Über die Denitrierung der Schießwolle und der Pulver B.	Z. S. u. S., 1911, Nr. 10.
A propos de notre artillerie navale.	Y., 27. 5. 11.
Flugschiffe im Artilleriefeuer.	Armeeblatt, 18., 25. 5. 11.

Digitized by Google

Automatische Geschütze.	Ebenda, 18. 5. 11.
Über die Zersetzung der Pulver B durch Wärme.	Z. S. u. S., 1911, Nr. 11.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

The submarine service.	N. M. R., 31. 5. 11.
Increased calibre of anti-torpedo guns.	Ebenda.

Marine- und militärische Fragen.

Der Kampf von Flugzeugen gegen Luftschiffe.	K. T., 1911, Nr. 5.
Aeroplanes and airships in warfare.	N. M. R., 17., 24. 5. 11; J. U. S. I., Mai 1911.
Commonwealth navy.	N. M. R., 17. 5. 11.
Faut-il encore des gabiers?	M. d. F., 1911, Nr. 20.
L'aviation navale.	Ebenda.
Imperial defence.	A. N. G., 20. 5. 11.
Naval officer's training.	Ebenda.
La composition des divisions de ligne.	Y., 20. 5. 11.
The naval officer of the future.	Eg., 19. 5. 11.
Comment se font les réformes dans la marine.	La Vie Maritime, 10. 5. 11.
The aeroplane military scout.	S. A., Suppl., 13. 5. 11.
La France a-t-elle besoin d'une marine militaire?	L. M., Suppl., Mai 1911.
Nos forces navales.	L. M., Mai 1911.
La marine au Maroc.	M. d. F., 1911, Nr. 21.
Nations and armoured cruisers.	N. M. R., 24. 5. 11.
Die Entwicklung der Seetaktik.	U., Juni 1911.
The naval airship.	S. A., Suppl., 3. 6. 11; E., 26. 5. 11; Eg., 26. 5. 11.
How can the colonies best help in the naval defence of the British empire?	J. U. S. I., Mai 1911.
Defence problems and the imperial conference.	N. M. R., 31. 5. 11.
Home defence and sea power.	Ebenda.
Comparaison de flottes.	M. d. F., 1911, Nr. 22.
Die Landesverteidigung Hollands.	I. R. A. F., 1911, Beiheft Nr. 130.
Die militärische Bedeutung des Panamakanals.	Ebenda, Juni 1911.
L'instruction des officiers de marine.	M. F., Mai 1911.
Ports de guerre et points d'appui.	Ebenda.
Dans quelle mesure les dirigeables sont-ils en état d'influencer le cours d'une guerre?	Ebenda.
American ideas in British battleships.	S. A., 27. 5. 11.
Russische Schiffbauprojekte.	D. O., 25. 5. 11.
Die Londoner Deklaration und die Lebensmittelzufuhr nach England.	M. S., 1911, Nr. 6.
Ansichten über Einleitung des Flottenkampfes.	Ebenda.
Programme de réformes.	M. d. F., 1911, Nr. 23.
Le recrutement des équipages.	Ebenda u. Y., 10. 6. 11.
Beobachtungen zur Militärgeographie des Großen Ozeans.	M. G., Mai 1911.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Sea power in the Mediterranean.	N. M. R., 24. 5. 11.
Braucht Deutschland eine Schlachtflotte?	N. M. B., 1911, Nr. 10.

Digitized by Google

Sea power in the Pacific.	J. U. S. I., Mai 1911.
Budget für die italienische Kriegsmarine 1911/12.	M. S., 1911, Nr. 6.
A propos du programm naval.	La Vie Maritime, 10. 6. 11.

Bildungswesen.

Offizier-Ausbildung und Offizier-Ersatz.	U., Juni 1911.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Die Schwebefähre auf der Kaiserlichen Werft Kiel.	Zeitschr. des Vereins deutscher Ingen., 1911, Nr. 20, 22.
Le port de Bizerte.	L. M., Mai 1911.
Gibraltar.	Y., 3. 6. 11.
The port of Rangoon.	E., 2. 6. 11.
Improvement of the port of Nantes.	Ebenda, 9. 6. 11.
The Panama canal.	Ebenda, Suppl.

Sanitätswesen.

La péritonite typhoïdique dans la marine française 1900 à 1910.	A. N. M., 1911, Nr. 4, 5.
Tsingtau. Ein kolonial-hygienischer Rückblick auf die Entwicklung des deutschen Kiautschougebietes.	S. T. H., 1911, Beiheft 4.
An outline of the organization of the medical department of the Japanese navy.	The Military Surgeon, Mai 1911.
Über die Kriegsdiensttauglichkeit der Astigmatiker.	Der Militärarzt, 26. 5. 11.
Über Caissonkrankheit.	M. S., 1911, Nr. 6.
Medizinische Geographie.	Petermanns Mitteilungen, Mai 1911.
L'anémie du personnel attaché à la télégraphie sans fil à bord des bâtiments de guerre.	A. N. M., 1911, Nr. 5.

Verwaltungsangelegenheiten.

Die Verpflegungswirtschaft der deutschen Armee im Frieden.	N. M. B., 1911, Nr. 10.
Die Selbsternährung Deutschlands im Kriege.	Ebenda, Nr. 11.

Rechtsfragen.

Die Dardanellenfrage.	Zeitschrift für Völkerrecht u. Bundesstaatsrechts, Band 5, S. 187.
Über einige Grundfragen des Militärrechts.	Archiv für Militärrecht, 2. Band, S. 321.
Die rechtliche Stellung der Offizier-Kleiderkassen der Marine.	Ebenda, S. 328.
The declaration of London. More light.	N. M. R., 7., 14. 6. 11.
The conference and the declaration.	A. N. G., 10. 6. 11.

Kolonialfragen.

Arbeiten und Aufgaben in Deutsch-Südwestafrika.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 20.

Digitized by Google

Welches Interesse hat Deutschland an der Erschließung des Kongo.	Koloniale Rundschau, 1911, Nr. 5.
Der Kurs in Südwest.	D. K. Z., 1911, Nr. 23.
Die technische Entwicklung unserer Kolonien in Afrika und der Südsee.	Prometheus, Nr. 1129.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die Kieler Woche 1911.	Wassersport, 1911, Nr. 22.
Motorkreuzeryacht „Carpe diem".	D. Y., 2. 6. 11.
Die nationalen Segelwettfahrten auf der Alster.	Ebenda.
Praktische Erfahrungen mit Seekreuzern.	Das Motorboot, 1911, Nr. 12.
Seegehende Motoryacht.	Wassersport, 1911, Nr. 23.
Tourenyacht für Ost- und Nordsee.	D. Y., 9. 6. 11.

Geschichtliches.

Les croiseurs auxiliaires français aux XVIII. et XIX. siècles.	La Vie Maritime, 10. 5. 11.
An unrecorded fight for the flag.	N. M. R., 24. 5. 11.
Meutereien. — England.	U., Mai/Juni 1911.
Britain's first sea-king.	U. S. M., Juni 1911.
Einzelheiten aus dem Seegefecht von Petropawlowsk auf Kamtschatka im September 1854.	M. Sb., 1911, Nr. 3.
Der Krieg des Jahres 1857 in der Ostsee.	Ebenda.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Das Steinkohlenteeröl und seine Verwendung für den Betrieb des Dieselmotors.	Glückauf, 13. 5. 11.
Aeronautic wireless telegraphy.	S. A., 13. 5. 11.
Über einen neuen elektrischen Zeigertelegraphen (Kommandoapparat).	Elektrotechn. Ztschr., 25. 5., 1. 6. 11.
Printing telegraphy.	Eg., 26. 5. 11.
Drahtlose Schnelltelegraphie.	Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie. Band 4, Seite 524.
Drahtlose Telegraphie im Interesse der Seeschiffahrt.	Ebenda, S. 533.
Radiotelegraphy.	Eg., 9. 6. 11.

Nautische Fragen.

Emploi de la boussole dans la navigation aérienne.	Y., 13. 5. 11.
Navigation an Bord von Yachten.	D. Y., 19. 5., 9. 6. 11.
Der Kreiselkompaß.	D. F., 1911, Nr. 6.
Instrumente der Kriegs- und Handelsmarine.	A. H., 1911, Nr. 6.
Elementare Theorie der Gezeiten.	Ebenda.
Über Kompensation und Deviationsbestimmung der Kompasse.	Ebenda.
Navigation mittels Derivators.	Zeitschrift für Flugtechnik, 10. 6. 11.

Digitized by Google

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.	
Gedanken über die Entwicklungsmöglichkeiten von Binnen- und Küstenschiffahrt.	Schiffs-Welt, 1. Jahrg., 1. Heft.
Die französische Binnenschiffahrt.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 127.
The American merchant marine.	S. A., 27. 5. 11.
Handels- und Verkehrswesen.	
Le commerce de mer et les populations de l'intérieur.	L. M., Mai 1911.
Deutschlands Handel 1910.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 127.
South America and British trade.	E., 2. 6. 11.
Die Bagdadbahn.	D. O., 25. 5. 11.
Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.	
Das erste deutsche Motor-Rettungsboot.	D. Y., 19. 5. 11; S., Jahrg. 12, Nr. 17.
A new life saving buoy.	S. A., Suppl., 20. 5. 11.
Jahresberichte über die deutsche See- und Küstenfischerei 1909.	M. S. V., 1911, Nr. 5/6.
Die deutsche Fischereiflotte der Nordsee 1911.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 127.
Verschiedenes.	
Die Erlebnisse verschlagener japanischer Seeleute vor 150 Jahren.	U., Juni 1911.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.

Digitized by Google

M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Nachruf!

Am 27. d. Mts. verstarb im Marinelazarett Kiel-Wik infolge einer im Dienst erlittenen schweren Verletzung der

Kaiserliche Leutnant zur See

Wilhelm Rathke

vom Stabe S. M. S. »Vineta« im 25. Lebensjahre.

In dem so frühzeitig in der Blüte der Jahre Dahingeschiedenen betrauert das Seeoffizierkorps einen pflichttreuen, tüchtigen Kameraden, der zu den besten Hoffnungen berechtigte.

Wilhelmshaven, den 29. Mai 1911.

Graf v. Baudissin,
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

Boston Photo News Co.

Marineschule der Vereinigten Staaten in Annapolis.

Digitized by Google

Die Marineschule in Annapolis.

Im letzten Jahrzehnt hat sich in den Lehrprinzipien der Marineschule der Vereinigten Staaten ein wesentlicher Wandel vollzogen. Während damals noch eine Spezialausbildung der Anwärter für die Maschinen- und Bauingenieure vorgesehen war, wird heute infolge des Personalgesetzes vom 3. März 1899 die für den Dienst in der Maschine erforderliche technische Vorbildung auf alle Seekadetten ausgedehnt. Es hat Jahre gedauert, bis die Marine sich an dies-s Gesetz gewöhnt hat und bis ihr Offiziernachwuchs dem Maschinendienst die für das Arbeiten des Gesetzes nötige Sympathie entgegenbrachte. Erst das Aufrücken der Ingenieure alter Schule in Stellungen von Captains und Commanders, in denen die Verwendung an Bord gesetzlich untersagt ist, zwang die nachrückenden Seeoffiziere (officers of the line), sich der Maschinen an Bord und auf den Werften anzunehmen; mit der dem Amerikaner eigenen Energie und technischen Begabung haben sie anscheinend heute die Anfangsschwierigkeiten überwunden. Es fehlt indessen nicht an Stimmen, die das System verurteilen, da es zu Halbheiten führe. Der bisher erzielte Erfolg ist in der Hauptsache der gründlichen Ausbildung in Annapolis zuzuschreiben.

1. Anlage der Schule.

Auf den Neubau und die Einrichtung der Schule, die in den letzten Jahren vollendet sind, wurden im ganzen 63 Mill. ℳ verwendet. Die verschiedenen Baulichkeiten liegen über eine weite Fläche zerstreut; der mit Rasen und Bäumen bepflanzte freie Raum dient als Erholungsplatz auch für das Publikum, das dort regelmäßig den Übungen der Kadetten zuschaut. Den Abschluß des rechteckigen Platzes nach dem Wasser bildet das imposante Hauptgebäude, in dessen Mittelbau sich die nach dem Begründer, Secretary Bancroft, benannte Bancroft-Hall, die Messe und darunter die Küchen- und Waschräume befinden. Über der Festhalle und in den Seitenflügeln sind die Quartiere der Seekadetten. Sie bewohnen zu zweien je ein

Digitized by Google

Wohn- und Schlafzimmer, die sehr einfach eingerichtet sind, neben jedem Schlafzimmer liegt ein kleiner Doucheraum. Nur die Seekadetten des ältesten Jahrgangs haben ein Schlafzimmer für sich. Der Aufsichtsdienst wird durch die Seekadetten selbst ausgeübt, die Betreffenden nehmen während der Zeit an keinem Unterricht teil, außerdem hat stets ein Lieutenant Commander und auf jedem Flügel ein Leutnant Tagesdienst.

Den Abschluß der Seitenflügel bilden auf der einen Seite die sehr geräumige Exerzierhalle, die zu gleicher Zeit zu Zielübungen mit dem Small target gun benutzt wird, und die Artilleriehörsäle, die Geschütz- und Torpedomodelle und den Seemannschafts-Modellsaal enthalten. Außerhalb des Gebäudes in einem offenen Schuppen am Wasser stehen moderne Schnellfeuerkanonen mittlerer und leichter Kaliber zum Exerzieren sowie zu Richtübungen und Schießübungen mit Abkommkanonen. Von besonderem Interesse ist die Einrichtung der Hörsäle, die nur für je 10 bis 12 Kadetten bestimmt sind. Für jeden midshipman ist eine Abteilung der in Armhöhe rings um den Raum laufenden Wandtafel vorgesehen, außerdem hat er einen Stuhl mit drehbarem kleinen Seitenpult, auf dem er Notizen machen kann. Der größte Teil des Unterrichts spielt sich an der Wandtafel ab, wo die Aufgaben gelöst werden. Vorträge werden nur insoweit gehalten, wie sie zum Verständnis und zur Erläuterung der Lehrbücher notwendig sind. Das Studium der letzteren geschieht in den Arbeitsstunden, das Arbeiten an der Wandtafel, bei dem ein Verbergen des Nichtwissens ausgeschlossen ist, dient als Prüfung für den Erfolg.

Den anderen Flügel des Hauptgebäudes begrenzt die Turnhalle, die schon durch die Großartigkeit ihrer Anlagen und Ausstattung zeigt, wie großen Wert man der körperlichen Ausbildung beilegt, die wissenschaftlich-systematisch betrieben wird. Dadurch, daß die Entwicklung jeder Muskel fortlaufend gemessen, registriert und dem Seekadetten bekannt wird, ist er mit Hilfe der vielfachen Turnapparate in die Lage versetzt, dort nachzuhelfen, wo es am nötigsten ist. Der große Vorteil dieser Methode beruht darin, daß alle gleichmäßig vorwärtskommen und nicht die körperlich gut veranlagten einen immer größeren Vorsprung vor den schlechteren Turnern gewinnen. Der sportliche Ehrgeiz unter den Kadetten sorgt für das Wachhalten des Eifers. Daß den häufig noch in der Entwicklung stehenden Schülern kein Schaden aus Überanstrengung erwächst, kontrolliert der überwachende Arzt, der durch Röntgen-Photographien des Knochenbaus dessen Entwicklungsstadium feststellt und außerdem durch Messungen von Gewicht und Körpergröße eine Kontrolle ausübt. (Über dieses wohldurchdachte System der körperlichen Ausbildung ist in dem folgenden Aufsatz einiges gesagt.) Vervollständigt wird das Gymnasium durch eine geräumige, heizbare Schwimmhalle.

Während das Hauptgebäude gewissermaßen den militärischen Teil der Akademie umfaßt, ist der technische in einem besonderen Gebäudekomplex untergebracht. In ihm befinden sich folgende „Departments“:

Navigation,
Marine Engineering and Naval Construction,
Mathematics and Mechanics,
Physics and Chemistry,
Electrical Engineering

Digitized by Google

sowie eine FT-Station, die gleichzeitig zum Anschauungsunterricht benutzt wird, und die auch dem Publikum zugängliche, reichhaltige Bibliothek. Alle Säle sind mit Modellen und Apparaten in verschwenderischer Weise ausgestattet, besonders aber die Experimentiersäle für Physik und Chemie. Sie lassen es verständlich erscheinen, daß die Seekadetten diesen Fächern reges Interesse entgegenbringen.

Der Unterricht im Electrical-Engineering wird von Offizieren (officers of the line) gegeben, alle an Bord vorkommenden Maschinen, wie Dynamos, Turmdrehmaschinen, Heißwinden u. a., sind in handlichen, durch Elektrizität betriebenen Modellen vorhanden, desgleichen sämtliche Meßapparate, Telephone, Maschinen-, Ruder- und Heizraum-Telegraphen sowie Feuerleitungsapparate.

Den breitesten Raum indessen nimmt das Department für Marine Engineering and Naval Construction ein, an dessen Spitze ein noch aus dem alten Ingenieurkorps hervorgegangener Commander steht.

Die geräumigen, vorzüglich beleuchteten Zeichensäle enthalten 500 Zeichenpulte, so daß je 2 Kadetten einen Tisch mit Zeichenspind für die Reißbretter und Zeichenblätter ihr eigen nennen. Auch eine Dunkelkammer zum Anfertigen von Blaupausen ist vorhanden. Daran schließt sich eine ebenfalls gut ausgerüstete Modelltischlerei, in der die Seekadetten Unterricht über die verschiedenen Holzarten erhalten und Modelle von Propellern sowie kleineren Gußstücken anfertigen, die sie dann in einer Eisen- und Metallgießerei selbst zu formen und auszugießen Gelegenheit erhalten. Die weitere Eisenbearbeitung wird ihnen in einer Maschinenwerkstätte praktisch gezeigt, in der eine große Zahl Arbeitsmaschinen aufgestellt ist. Außer 2 Systemen zusammenhängend getriebener Hobel-, Schneide- und Bohrmaschinen stehen eine Anzahl feinerer Maschinen, ebenfalls elektrisch, aber einzeln betrieben, den Seekadetten zur Verfügung. Auch zum Montieren kleinerer Maschinen erhalten sie Gelegenheit.

Am großartigsten ausgestattet sind die ausgedehnten Modellsäle, in denen alle Arten Schiffsmaschinen bis zur modernsten Turbinenanlage, die verschiedenen Arten von Gas-, Gasolin- und Schwerölmotoren, alle erdenklichen Hilfsmaschinen- und Pumpen aufgestellt sind, die teils elektrisch, teils durch Preßluft betrieben, den Seekadetten nicht nur den besten Anschauungsunterricht zu geben, sondern sie auch in der Handhabung der Maschinen zu üben gestatten. Ferner ist ein ganzer Kesselraum mit einem Babcock- und Wilcox-Kessel und Ventilationsanlage vorhanden, während die anderen Kesseltypen im Modell gezeigt und teilweise auseinander genommen werden. Ein Zimmer mit Metallprüfungsmaschinen und Apparaten vervollständigt die Sammlung.

2. Die Handhabung des Dienstes.

Offiziere und Lehrer. Die Marineschule zeichnet sich durch eine in Anbetracht des herrschenden Offiziermangels sehr reichliche Zahl von Offizieren aus. Umstehend ist eine Übersicht über die Organisation der Schule und die Offiziersverteilung gegeben. Die dort aufgeführte Ingenieurschule ist seit Oktober 1909 eingerichtet; sie wird in den Räumen des Engineering Department abgehalten, ohne indessen mit der Marineschule verbunden zu sein. Zwei Jahre soll dieser Postgraduate-Course (Maschinenbaukursus) dauern. Er ist eingerichtet analog dem dreijährigen Kursus, den die gleichfalls aus der Marineschule hervorgehenden Schiffbau-

Digitized by Google

Superintendent: Rear-Admiral oder Captain.

Stab: 1 Commander (Korvettenkapitän), 1 Lieutenant Commander (Kapitänleutnant), 1 Civil-Engineer, 1 Sekretär.

Departments:

Disciplins	Seamanship	Ordn. and Gunnery	Navigation	Mar. Eng. and Naval Constr.	Mathematics and Mechanics	Physics and Chemistry	Electrical Engineering	English	Modern Languages	Naval Hygiene
Comdr. of Midshipmen (Captain)	1 C^{de}	1 C^{der}	1 C^{der}	1 C^{der}	1 Professor	1 Professor	1 C^{der}	1 C^{der}	1 C^{der}	1 Surgeon
1 C^{der} 6 Lieut 1 Assist. Surgeon 4 Turnlehrer	2 Lt C^{der} 4 Lieut.	1 Lt. C^{der} 7 Lieut. 4 Fechtmeister	2 Lt. C^{der} 8 Lieut.	3 Lt. C^{der} 14 Lieut. 1 Professor	6 Professors 3 Lieut. 5 Instructors	1 Professor 4 Lieut.	6 Lieut.	2 Professors 8 Instructors	4 Professors 6 Instructors	1 Assist. Surgeon

Ferner unterstellt:

Zugeteilt:
1 Captain (Head of Engineering Exper. Station)
1 Lieut.
4 Ärzte
3 Zahlmeister
1 Geistlicher
1 Apotheker
5 Pay Clerks
1 Zahnarzt

Stationsschiff „Tutuila":
1 C$^{d\,r}$
1 Lt. C^{der}
1 Captain ret.
Fahrzeuge für Schulzwecke

Marine Barracks:
1 Colonel
3 Captains
1 First Lieut

Bibliothek:
1 Professor
1 Assistent
1 Registrator

Ingenieurschule:
1 Lt. C^{der}
8 Lieut. } Schüler
2 Ensign. }

Naval Hospital:
1 Medical Inspector
3 Assist. Ärzte

Zusammen 77 Officers of the Line (+ 10 Schüler)
17 Officers of the Staff
5 Officers of the Marines
17 Professors
27 Instruktoren und Lehrer

Digitized by Google

techniker auf dem Boston Institute of Technologie erhalten, mit der Absicht, den Ingenieur-Spezialisten und künftigen Maschinenbautechnikern dieselbe wissenschaftliche Ausbildung zu geben wie den Schiffbautechnikern.

Schwimmendes Material. Die gesamten zur Akademie gehörigen Schiffe und Boote sind im Winter in Reserve und einem Commander unterstellt, der einem Ersten Offizier vergleichbar, den Betrieb auf dem Wasser leitet. Es werden in den drei Sommermonaten einige ältere Linienschiffe, augenblicklich „Jowa", „Indiana" und „Massachusets", die im vergangenen Monat Kiel besucht haben, aktiviert und mit Midshipmen der drei ältesten Klassen besetzt.

Einstellung. Das Einstellungsalter beträgt 16 bis 20 Jahre. Jeder Senator, Abgeordnete und Delegierte des Kongresses hat das Recht, bis zum 30. Juni 1913 je 2 von ihm ernannte Midshipmen auf der Schule zu haben, darnach, d. i. nachdem die beabsichtigte Personalvermehrung durchgeführt ist, je 1. Die Seekadetten bleiben 6 Jahre unter der Kontrolle der Akademie, davon sind sie die ersten 4 Jahre auf der Schule selbst, die letzten zwei auf der Flotte. Darnach, also im Durchschnittsalter von 24 Jahren, werden sie Offizier (Ensign). Mehrfache Vorschläge, das Eintrittsalter herabzusetzen oder die Beförderung zum Offizier beim Verlassen der Schule eintreten zu lassen, sind bisher erfolglos geblieben.

Der Einfluß der Schule auf die Qualität des Ersatzes ist verhältnismäßig gering, das Eintrittsexamen ist in vielen Fällen nur eine Formsache und das Ergebnis weniger ausschlaggebend als der Einfluß des betreffenden Abgeordneten; dagegen ist der Prozentsatz der im Laufe der 4 Jahre Verabschiedeten recht hoch:

Schülerzahl 1908/09		Verabschiedet 1908/09	
Klasse I	145	resigned	88
„ II	214	dismissed	3
„ III	197	dropped	5
„ IV	218		96
	774		

Die Disziplin der Schule hat sich in den letzten Jahren erheblich gebessert. Das Gesetz vom 9. April 1906 „Granting authority to the Secretary of the Navy, in his discretion, to dismiss midshipmen from the U. S. Naval Academy and regulating the procedure and punishment in trials for hazing at the said academy" hat gewirkt, grobe Fälle von „hazing", d. h. Unterdrückung der jüngeren Schüler durch die älteren, sind nicht mehr bekannt geworden. Neuerdings wird gegen Alkoholmißbrauch und Schuldenmachen scharf vorgegangen, zur Ausrottung des ersteren haben sich die Seekadetten selbst dem Direktor freiwillig verpflichtet.

Der Lehrgang. Der erste Sommer wird benutzt, um den Neueintretenden die Anfangsgründe in Seemannschaft (Bootsdienst), Infanteriedienst, Geschützexerzieren und Maschinenwesen sowie Turnen und Schwimmen zu lehren. Die Winterkurse (Oktober bis Mai) umfassen für die einzelnen Klassen folgende Fächer und Stundenzahl:

Digitized by Google

	Klasse IV	Klasse III	Klasse II	Klasse I
Marine Engineering	4	3	4	4
Mathematik	6	5	4	—
Englisch (einschl. Kriegsgeschichte)	4	2	—	—
Französisch und Spanisch	3	3	1	(Freitag abends)
Physik und Chemie	—	—	—	—
Elektrizität	—	—	3	2
Seemannschaft	—	—	2	2
Artillerie	—	—	2	2
Navigation	—	—	2	5
Naval Hygiene	—	—	—	(Freitag abends)

Hinsichtlich der Zahl der Stunden ist zu bemerken, daß es stets Doppelstunden sind, das ist eine Stunde Hörsal und eine Stunde Arbeitsstunde. Der Prozentsatz an Zeit, die jedem Fach gewidmet wird, ist in folgender Tabelle enthalten:

	Prozent
Seemannschaft	6,25
Artillerie	7,81
Navigation	8,59
Maschinenwesen	22,66
Mathematik	22,66
Physik und Chemie	4,69
Elektrizität	7,81
Englisch	8,59
Sprachen	10,94
zusammen	100,00.

Den rein technischen Fächern ist also mehr als die Hälfte der Stunden zugeteilt. Wenn man auch in Betracht zieht, daß die ersten drei, die militärischen Fächer, besonders während der Sommerkreuzfahrt betrieben werden, so bleibt doch noch ein starkes Überwiegen der technischen.

Ein Vergleich der Marineschule zu Annapolis mit der unsrigen erscheint schwierig, weil sie sich auf anderen Voraussetzungen aufbaut; die Schulen vermögen in diesem an Bevölkerung, Entwicklungsstadium, Lebensweise und geistiger Kultur so verschiedenartigen Lande naturgemäß eine gleiche Grundlage nicht zu schaffen, und der Akademie fällt die schwere, aber dankbare Aufgabe zu, aus den heterogenen ihr zuströmenden Elementen ein gleichartiges Offizierkorps heranzubilden. Trotz der übrigens ganz allgemein im amerikanischen Schulsystem zu beobachtenden Neigung zur Vielseitigkeit, die oft auf Kosten der Gründlichkeit geht, erfüllt sie diese Aufgabe augenscheinlich vollkommen. Unter Benutzung des dem jungen Amerikaner innewohnenden Sportgeistes und des Ehrgeizes, der durch Verleihung zahlreicher für die Öffentlichkeit bestimmter Auszeichnungen wachgehalten wird, gelingt es der Marine, sich einen frischen, körperlich und moralisch kerngesunden Nachwuchs heranzuziehen, der an Charaktereigenschaften, Berufstüchtigkeit, rechtem Streben und Disziplin jeden Vergleich aushält, Eigenschaften, die ihn im Verein mit gesellschaftlicher Gewandtheit und heilsamem Selbstbewußtsein befähigen, überall eine Rolle zu spielen.

— mn —

Digitized by Google

Die gymnastische Ausbildung der amerikanischen Seekadetten an der Marineschule zu Annapolis.

Bei den Amerikanern nimmt die gymnastische Ausbildung der Seekadetten entschieden einen hervorragenden Platz ein. Ihr wird eine größere Bedeutung beigemessen als bei uns. Sie dient sowohl zur einfachen methodischen Übung der Muskeln, als auch vor allem als wichtigstes Vorbereitungsmittel für alle Arten des Sportes. Die Kadetten werden, wie die neu eingetretene Mannschaft, systematisch zu Wettspielen trainiert; in der höchsten Fertigkeit und Gewandtheit bei den Spielen sehen sie auch die höchste Stufe der gymnastischen Ausbildung. Der Sport nimmt die erste Stelle ein, alle gymnastischen Übungen sind fast ausschließlich für diesen berechnet. Der Vorteil dieser Art der körperlichen Ausbildung liegt auf der Hand. Gymnastische Spiele sind der Stärkung und Aneignung eines hohen Grades von allgemeiner Gewandtheit besonders förderlich.

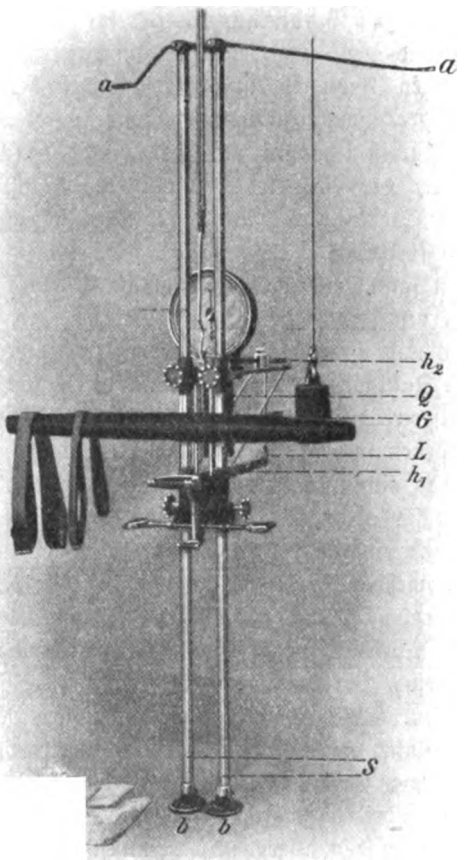
Ganz entbehren kann man natürlich auch in Annapolis nicht die turnerischen Vorübungen. Sie werden jedoch nur angewendet, um den ungelenken Körper des Anfängers zu kräftigen und ihm die nötigste Gelenkigkeit zu verschaffen. Die Kadetten sind in 4 Klassen oder Jahrgänge eingeteilt. Von diesen müssen diejenigen der ersten Klasse, also die Neueingetretenen, täglich an den allgemeinen gymnastischen Übungen teilnehmen. Diese bestehen in Keulenschwingen, Freiübungen, Turnen am Reck und Barren und Übungen an einzelnen Apparaten, wie wir sie bei uns in den medikomechanischen Instituten für aktive Bewegungen finden. Es sind dies Apparate, die die Übung und Stärkung einzelner Muskeln oder gewisser Muskelgruppen gestatten und bei denen durch abmeßbare Vermehrung des passiven Widerstandes (durch Gewichte usw.) eine Steigerung für die erforderliche Kraftanwendung erzielt werden kann. So finden sich einfache Apparate zur Beugung und Streckung der Arme und Hände sowie zu solcher der Beine, Vorrichtungen zur Rotation der Füße, zur Beugung und Streckung des Rumpfes. Als sehr zweckmäßig müssen Ruderapparate bezeichnet werden, die in großer Zahl vorhanden sind. Abweichend von den in Deutschland gebräuchlichen Ausrüstungen findet man auch Apparate für Boxübungen.

Die Schüler der übrigen Jahrgänge, die sich so die nötigen Fertigkeiten angeeignet haben, brauchen an den allgemeinen Übungen nicht mehr teilzunehmen, ihnen ist die Teilnahme freigestellt. Dagegen haben sie sich einige Stunden an den Spielen zu beteiligen, die hauptsächlich in Ballspielen bestehen. Aber auch Rudern, Weit- und Hochsprung usw. werden fleißig geübt. Turnen wird ebenfalls betrieben, aber bei weitem nicht in dem Maße wie bei uns. Eine derartige Turnfertigkeit, wie man sie in Deutschland findet, wird hierbei nicht erzielt, eben wohl deshalb, weil zu viel Zeit für die Spiele verwandt wird. Die Turngeräte und die einzelnen Apparate sind in Annapolis in einer ungeheuren, luft- und lichtreichen Halle untergebracht. An den Apparaten für aktive Bewegungen wird jeden Morgen etwa 1 Stunde lang geübt.

Wohl das Interessanteste an der gymnastischen Ausbildung ist das, daß die Fortschritte vom Arzte zahlenmäßig registriert werden. In Annapolis ist ein

Digitized by Google

Dynamometer eingeführt, der gestattet, die Kraft einzelner Muskeln oder einzelner Muskelgruppen zu messen. Der Apparat ist von Dr. Kellog konstruiert und wird von der Good health publishing Co. in Battle Creek Michigan U. S. A. hergestellt und vertrieben. Er ist nach Art der gewöhnlichen Dynamometer gebaut, gestattet aber, wie gesagt, eine vielseitige Anwendung und erscheint dadurch recht praktisch. Der Apparat ist auf zwei eisernen Längsstangen (S) montiert. Auf diesen gleitet ein



Universal-Dynamometer.

durch Gewichte (G) ausbalanzierter Wagen auf und ab, die aufrechtstehenden Stangen sind durch gußeiserne Platten (b) am Boden und durch zwei solche Arme (a) an der Wand befestigt. Der Apparat besitzt zwei Hebel, und zwar einen unteren (h_1) und einen oberen (h_2). Am vorderen Ende des ersteren werden die verschiedenen Handhaben zum Messen der Muskelkraft angebracht. Das hintere Ende dieses Hebels läuft in eine Zapfenschneide aus, die durch eine Schlinge (L) mit dem oberen Hebel (h_2) verbunden ist. Diese trägt oben einen Hartgummi-Zylinder, der in einem Gefäß mit

Digitized by Google

Quecksilber (Q) schwimmt. Unmittelbar oberhalb dieses Zylinders befindet sich das Manometer, das auf einer Skala die angewandte Kraft direkt in Kilogramm anzeigt. Geeignete Hilfsapparate, wie Hand- und Armgurte, Gurte für die Beine, die Brust, den Nacken usw., gestatten es, wie aus der Abbildung ersichtlich ist, die Kraft einzelner Muskeln und Muskelgruppen zu messen. Die Messungen, die übrigens ziemlich zeitraubend sind, geben ein sehr anschauliches Bild über die tatsächliche Kraft der einzelnen Muskeln. Zur Aufzeichnung sind besondere Tabellen vorhanden. Auf ihnen sind im Kopf Alter, Größe und Gewicht des zu Untersuchenden angegeben. Für die einzelnen Muskeln bestehen besondere Spalten, die in Kilogrammen diejenige Kraft angeben, die ein Mann von einem gewissen Alter und einer gewissen Größe in den betreffenden Muskeln zu entwickeln imstande ist. Gleichzeitig ist angegeben, an welchem Apparat die Muskeln geübt wurden. Die gewonnenen Ergebnisse werden durch eine Linie verbunden, wodurch eine übersichtliche Kurve entsteht, die erkennen läßt, inwieweit die Leistungen des zu Untersuchenden über oder unter der Normallinie liegen. Diese Messungen werden jährlich einmal vorgenommen, und es ist in der Tat außerordentlich interessant, an der Hand dieser Kurven zu sehen, wie die Leute, vorher schwach in einer gewissen Muskelgruppe, durch Übung im nächsten Jahre an Kraft zugenommen haben, was unter Umständen recht erstaunlich ist. Wer bei der Jahresmessung unter der Normallinie geblieben ist, hat sich im nächsten Jahre besonders an denjenigen Apparaten zu üben, welche die betreffende Muskelgruppe zu stärken geeignet sind. Aus den einzelnen Kraftleistungen wird dann eine Gesamtsumme gezogen. Die für die betreffende Muskelgruppe gewonnene Zahl von Kilogrammen ist an der Hand eines großen Durchschnittsmaterials festgestellt. Diese ganze Art der Registrierung ist sehr lehrreich.

Zur Prüfung der Lungen wird ein einfacher Spirometer verwendet, wie er bei uns allgemein üblich ist. Der Brustumfang wird mit gewöhnlichem Bandmaß in Höhe der Brustwarzenlinie bei tiefster Ein- und Ausatmung gemessen.

Neben der Turnhalle befindet sich in demselben Gebäude eine große Schwimmhalle, Doucheräume usw. Im oberen Stockwerk liegen Räume für Dampfbäder und Massage. Das ganze Gebäude für die gymnastischen Übungen sowie seine Einrichtungen sind wie die übrigen Gebäude der Marineschule sehr reich ausgestattet. Der Dienst der Kadetten ist genau geregelt. Der theoretische und praktische Unterricht wird nur durch 1 Stunde gymnastischer Übungen am Morgen und durch die Spiele im Freien am Nachmittag unterbrochen. Die Kost ist vorwiegend Fleischkost.

Die Lazaretteinrichtungen sind glänzend; es steht neben einem größeren Revier im Hauptgebäude ein kleineres, verschwenderisch ausgestattetes Lazarett zur Verfügung.

Dr. V. Presuhn, Marine-Oberstabsarzt*).

*) Der Verfasser dieses, der Schriftleitung früher zur Verfügung gestellten Artikels ist inzwischen verstorben.

Digitized by Google

Drahtlose Telephonie bei der Kriegsmarine.

Von Ober-Postpraktikant H. Thurn-Coblenz.

(Mit 8 Abbildungen und Skizzen.)

Bald nach Erfindung des Fernsprechers*) wurden Versuche angestellt, eine telephonische Übermittlung durch die Luft, die Erde oder das Wasser unter Benutzung der Induktionswirkungen und der Stromleitung zu ermöglichen. Hier sind in erster Linie die Arbeiten von Preece (1883) zu erwähnen. Später versuchte man das Licht für eine drahtlose Telephonie nutzbar zu machen; bei dieser besonders von Graham Bell geförderten Lichttelephonie waren die auf mechanischem Wege in Schwingung versetzten Lichtstrahlen die Träger der gesprochenen Worte. Ferner sei hier auf die erfolgreichen Versuche hingewiesen, das elektrische Bogenlicht zur Übertragung von Gesprächen zu benutzen. Ausgehend von der Entdeckung des sprechenden und lauschenden Flammenbogens durch Prof. Dr. H. Th. Simon in Göttingen (1897) haben hauptsächlich der englische Physiker W. Duddell und der deutsche Physiker E. Ruhmer-Berlin diese lichtelektrische Telephonie weiter ausgebaut. Ruhmer gelang es, unter Verwendung einer lichtempfindlichen Selenzelle — vgl. seine 1903 im Kieler Kriegshafen an Bord S. M. Schiffe „Neptun" und „Nymphe" angestellten Versuche — bei einer Reichweite von 15 km eine gute Sprachübertragung zu erzielen. Da jedoch nur diejenige Empfangsstelle das zu übermittelnde Wort hört, die von dem Strahlenbündel des gebenden Scheinwerfers getroffen wird, so ist die Reichweite dieser Stationen bei der bekannten Erdkrümmung infolge der gradlinigen Fortpflanzung der Lichtstrahlen nur beschränkt; die starke Absorption der verhältnismäßig kurzwelligen Lichtstrahlen macht diese Lichttelephonie**) in vielen Fällen, z. B. bei Nebel, Rauch usw., unbrauchbar.

Auf alle diese Versuche kann jedoch hier im Rahmen einer kleinen Abhandlung nicht näher eingegangen werden; unsere Aufgabe sei es, den heutigen Stand der Telephonie mit Hilfe „elektrischer" Wellen darzustellen, die berufen zu sein scheint, der Funkentelegraphie eine unterstützende Schwester zu werden und besonders im Nahverkehr für den Nachrichtendienst der Marine von hervorragender Bedeutung zu werden verspricht. Nach einer kurzen Darstellung der Theorie der drahtlosen Wellentelephonie und eines Überblicks über die Reichweiten verschiedener Systeme sollen einige Systeme, die bereits praktische Bedeutung in der Marine erlangt haben, ausführlich vorgeführt werden.

I. Teil.

1. Theorie der drahtlosen Telephonie mit Hilfe elektrischer Wellen.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß die Erscheinungen des Schalles, Lichtes und der Elektrizität auf Schwingungen beruhen und daß Licht und Elektrizität auf

*) Die Erfindung der elektrischen Telephonie im Prinzip muß dem Lehrer Phil. Reis, 1861, zugesprochen werden, während praktische, brauchbare Telephone erst 1876 fast gleichzeitig von Graham Bell und Elisha Gray zum Patent angemeldet wurden.

**) Die physikalischen Grundlagen der Lichttelephonie sind im Heft 4/1903 und die neueren Versuche ausführlich in Heft 8/1904 der „Kriegstechnischen Zeitschrift" dargestellt.

Digitized by Google

gleichgeartete Schwingungen zurückzuführen sind, die sich nur durch Wellenlänge und Bewegungsart unterscheiden. Luftschwingungen, die wir mit dem Ohr noch wahrnehmen können, also Töne, machen zwischen 16 000 und 27 000 Schwingungen in der Sekunde, während die von unserem Auge als Licht wahrgenommenen Ätherschwingungen 400—800 Billionen haben. Elektrische Schwingungen pflanzen sich mit Lichtgeschwindigkeit fort (300 000 km in der Sekunde); es fehlt uns jedoch an einem elektrischen Sinn, der uns befähigt, sie direkt wahrzunehmen; wir beobachten daher nur ihre Wirkungen mit Hilfe eines Wellenanzeigers (Fritter, Detektor usw.). Während die Größe der Lichtwellen nur Millionstel eines Millimeters beträgt, sind die elektrischen Wellen etwa 3 mm bis 100 km lang. In der drahtlosen Telegraphie benutzen wir elektrische Wellen*) von 200 bis 2000 m Länge; die Wellen auf einer Fernsprechleitung haben dagegen, je nach der Schwingungszahl der Mikrophonmembrane, eine Länge von 30 bis 100 km.

Die Erfolge der drahtlosen Telegraphie mit Hilfe elektrischer Wellen gaben in den letzten Jahren Veranlassung, auch diese Wellen für drahtloses Fernsprechen nutzbar zu machen. Da man jedoch die stoßweisen Entladungen der bei der ursprünglichen Funkentelegraphie benutzten Induktionsapparate für den Fernsprecher nicht benutzen konnte, so mußten andere Mittel ersonnen werden, um Ätherschwingungen in geeigneter Weise übertragen und beeinflussen zu können: dieses sind die Mittel zur Erzeugung und Fortpflanzung von „ungedämpften" Schwingungen beliebiger Dauer.

Die gewöhnlichen und bis vor kurzem allgemein gebräuchlichen, funkentelegraphischen Sender liefern den einzelnen Funkenentladungen entsprechende Wellenzüge, die von verhältnismäßig langen Pausen unterbrochen sind. Bei einer hundertmaligen Unterbrechung des durch die primäre Spule fließenden Gleichstromes in der Sekunde (Tonhöhe der Funkenstrecke also 100) und bei Zugrundelegung der üblichen Frequenz von einer Million Schwingungen in der Sekunde würden wir bei jeder Unterbrechung 1 Million : 100 = 10 000 Schwingungen erhalten. Ruhmer**) hat nun nachgewiesen, daß die Maximalwerte von Spannung oder Stromstärke von Schwingung zu Schwingung abnehmen und erfahrungsgemäß schon nach 20 Schwingungen vollständig erlöschen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß der Funkenstrecke und dem Schwingungssystem infolge Stromwärme und Ausstrahlung dauernd Energie entzogen wird. Wir erhalten somit an Stelle von 10 000 Schwingungen bei jeder Entladung nur 20 Schwingungen, die sich während $^1/_{50\,000}$ Sekunde vollziehen. Eine neue Entladung findet erst nach der relativ langen Pause von $^1/_{100} - ^1/_{50\,000} = ^{459}/_{50000}$ Sekunde statt. Diese wenn auch nur kurze Unterbrechung in der Aufeinanderfolge der Schwingungen macht eine Übertragung der Schallwellen der menschlichen Sprache durch die ursprünglich bei der drahtlosen Telegraphie üblichen Sender unmöglich, da für die Sprache noch akustische Schwingungen von mehreren Tausend in der Sekunde bestimmend sind und die viel höheren Sprachschwingungen des menschlichen Kehlkopfes nicht durch abgesetzte Impulse übertragen werden können. Zur Übertragung der Sprache

*) Nach der Ausführungsübereinkunft zum Internationalen Funkentelegraphenvertrag beträgt die normale Wellenlänge für funkentelegraphische Bordstationen 300 m; die dem allgemeinen öffentlichen Verkehr dienenden Küstenstationen benutzen Wellen von 300 oder 600 m Länge.

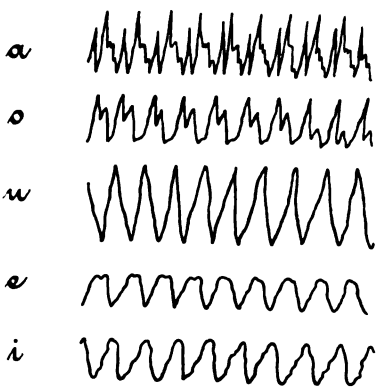
**) Ruhmer, Drahtlose Telephonie, Berlin 1907, S. 75.

Digitized by Google

müssen daher die einzelnen Entladungen viel schneller aufeinander folgen; auch muß der Eigenton der erregenden Funkenstrecke der sekundlichen Schwingungszahl des höchsten für die Sprachübertragung noch in Betracht kommenden Tones mindestens gleichkommen. Hierbei ist zu beachten, daß dem höchsten überhaupt noch wahrnehmbaren Ton etwa 33 000 und dem höchsten musikalischen Ton etwa 4000 Schwingungen in der Sekunde entsprechen. Der ursprüngliche Mißerfolg verschiedener Forscher (Prof. Fessenden, Dr. Mosler u. a.) hat seine Ursache in der eigenartigen Gestaltung der Schallwellen der menschlichen Sprache bei der mikrophonischen Übertragung, worauf kurz eingegangen werden soll.

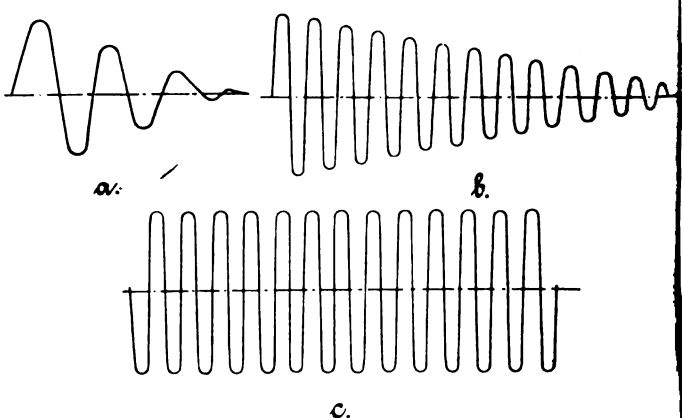
Die Schwingungen einer Mikrophonmembrane, in die die Schallwellen beim Sprechen gegen eine solche umgesetzt werden, sind sehr komplexer Natur, und, abgesehen von ihrer Amplitüde, besonders durch ihre Frequenz sowie ihre sonstige Gestalt voneinander verschieden. Die den einzelnen Lauten zukommende Gestalt der Schwin-

Abbild. 1.



Schwingungskurven der Vokale.

Abbild. 2.



a = stark gedämpfte, b = schwach gedämpfte und c = ungedämpfte Schwingungen.

gungskurve sieht nicht einer Sinuslinie ähnlich, sondern sie ist durch unregelmäßige Obertöne von verschiedener Stärke, die allein die Klangfarbe eines jeden Lautes bedingen, verzerrt. Die Abbild. 1 zeigt die Schwingungskurven der Vokale; die Abbild. 2a und b gibt uns ein Bild einer „gedämpften", schnell abklingenden und Abbild. 2c das Bild einer „ungedämpften" elektrischen Schwingung*), deren Amplitüde gleichbleibt. Bei gewöhnlicher Sprache ist die Schwingungsfrequenz der Vokale ziemlich konstant; jedoch variiert dieselbe je nach der Stimmlage des Sprechenden zwischen 1000 (beim Sopran) und 100 (beim Baß). Wenn ein Vokal nur eine Sekunde lang gesprochen wird, so werden also während dieser Zeit ebenso viele Schallwellen erzeugt. Hieraus ergibt sich, daß nur kontinuierliche, oder besser gesagt „un-

*) Solche Stromkurven werden mit Hilfe des Oszillographen von Siemens & Halske in einen aus einem Kondensator und einer Selbstinduktion gebildeten Schwingungskreis aufgenommen. (Näheres hierüber: Elektrotechnische Zeitschrift, Berlin 1905, S. 392.)

Digitized by Google

gedämpfte"*) Schwingungen, bei denen die Amplitüde von Periode zu Periode dieselbe bleibt, zum Träger der akustischen Schwingungen dienen können. Die relativ schnell abklingenden Schwingungen der bisherigen Funkenerregung konnten somit für drahtlose Telephonie nicht benutzt werden.

An Stelle des beim Fernsprecher verwendeten konstanten Mikrophonstromes tritt bei der drahtlosen Telephonie hiernach die ungedämpfte Wellenbewegung, die der Sender ausstrahlt. Bildet man einen Kreis aus einem Gleichstromlichtbogen, einem Kondensator und einer Selbstinduktion, so können in diesem Kreis unter gewissen Bedingungen Schwingungen auftreten. Diese 1900 von Duddell entdeckte Erscheinung ist nach ihm von einer Reihe von Forschern untersucht worden, ohne daß es möglich wurde, im Lichtbogenkreis Frequenzen von mehr als etwa 50 000 Perioden in der Sekunde zu erhalten. Erst 1903 stellte Prof. Dr. Simon (Göttingen) Gesichtspunkte für die Erzeugung von Schwingungen höherer Frequenz auf. Die Erfindung des dänischen Ingenieurs V. Poulsen zur Erzeugung „ungedämpfter" Schwingungen rückte die Lösung einer Telephonie ohne Draht ihrem Ziel näher. Poulsen war der erste, der nach längeren theoretischen Vorarbeiten die Ausführungsform einer Lampe für kurze Wellen fand, indem er seinen Lichtbogen in einer Atmosphäre von Wasserstoff und einem kräftigen Magnetfeld brennen ließ. Mit einer anderen Ausführungsform erreichte die „Gesellschaft für drahtlose Telegraphie" (Telefunken) in Berlin dasselbe Ziel, ungedämpfte Hochfrequenzschwingungen herzustellen, wie sie die drahtlose Nachrichtenübertragung verlangt. Schon verhältnismäßig früh (1906) hatte der amerikanische Professor Fessenden eine für die drahtlose Telephonie brauchbare Hochfrequenzmaschine hergestellt, die ungedämpfte Schwingungen erzeugte.

Zusammenfassend sei bemerkt, daß zu einer drahtlosen Telephonie mit Hilfe elektrischer Wellen folgende Punkte erforderlich sind:

1. Mittel zur Erzeugung und Ausstrahlung elektrischer Wellen, die nahezu ungedämpft sind, um die Obertöne der menschlichen Sprache zu übertragen; für die Praxis ist eine Wechselzahl von etwa 25 000 Perioden erforderlich; bei einer niedrigeren Frequenz als 20 000 entsteht ein störendes, pfeifendes Nebengeräusch im Telephon.

2. Mittel zur Änderung der Wellenströme entsprechend den Änderungen der Tonwellen.

3. Ein dauernd empfindlicher Wellenempfänger, der mit genügender Schnelligkeit dem Energiewechsel folgen kann und geeignet ist, die Sprachtöne wiederzugeben; nach angestellten Versuchen ergab sich, daß ein Empfänger, der nach 1 zehntausendstel Sekunde wieder aufnahmefähig wird, genügend empfindlich ist.

Bei Überlagerung der akustischen Schwingungen mit Hilfe eines Mikrophons über die ungedämpften Schwingungen verteilt sich jede einzelne Sprachschwingung auf 100 bis 1000 elektrische Schwingungen, wobei diese in ihren Amplitüden beeinflußt werden. Hierdurch werden gleichartige Schwingungen der Ätherwellen, die den Schwingungsvorgang vom Geber auf den Empfänger übertragen, hervorgerufen und dadurch auch der Empfänger in stärkeres oder schwächeres Mitschwingen versetzt. Die

*) Diese werden vielfach auch kontinuierliche Schwingungen genannt, was jedoch, da es auch kontinuierliche Schwingungen gibt, bei denen die Amplitüde von Periode zu Periode verschieden ist, nicht korrekt sein dürfte.

Digitized by Google

von diesen Schwingungen durchflossene, elektrolytische Zelle oder ein Thermodetektor ändern im gleichen Rhythmus ihren Widerstand einem schwachen Gleichstrom gegenüber; die sich hieraus ergebenden charakteristischen Stromschwankungen rufen im Fernhörer Schwingungen hervor, die den durch Sprechen am Geber erzeugten Schwingungen entsprechen, so daß man am Telephonhörer die am Gebermikrophon gesprochenen Worte hört.

2. Die Erfolge verschiedener Systeme.

Nach vielen Versuchen gelang es zuerst Fessenden am 11. Dezember 1906 drahtlos zwischen Brant Rock bei Boston und Plymouth auf eine Entfernung von 18 km zu telephonieren. Im Juli 1907 wurde die Reichweite beträchtlich vergrößert: man stellte eine gute Sprachübermittlung zwischen Jamaika und Long Island auf eine Entfernung von ungefähr 200 Meilen bei Tageslicht und meist über Land her. Als größte Reichweite seines Systems gibt Fessenden in einem Schreiben, das ich im Dezember 1910 erhielt, für Schiffsstationen bei Benutzung eines 40 m hohen Luftleiters eine Entfernung von 425 Meilen an; er hofft jedoch in diesem Jahre eine drahtlose Telephonverbindung von Massachusetts nach Scotland (3000 Meilen) herzustellen, nachdem er sich neuerdings eine Konzession von der englischen Regierung verschafft hat. Fessenden berechnet für eine solche transatlantische Verbindung*) den Energiebedarf auf 10 K. W. bei Luftleitergebilden von etwa 200 m Höhe.

Wenige Tage nach Fessendens erfolgreichen Versuchen konnte auch die deutsche „Gesellschaft für drahtlose Telegraphie" am 20. Dezember 1906 zum ersten Male eine drahtlose Telephonie zwischen ihrem Laboratorium in Berlin und der Großstation Nauen auf 40 km Entfernung praktisch vorführen. Am 15. November 1907 gelang es Telefunken eine gute Sprachverbindung zwischen Berlin und Rheinsberg (75 km) bei Anwendung eines nur 26 m hohen Luftmastes herzustellen. Weitere Versuche sind von der Telefunkengesellschaft nicht angestellt worden; die Gesellschaft hat vielmehr seit längerer Zeit die Bearbeitung dieses Gebietes der Radiotechnik eingestellt.

Auch das System der C. Lorenz-A. G. in Berlin, die die Poulsensche Erfindung weiter ausgebaut hat, weist sehr beachtenswerte Erfolge auf. Als größte Reichweite erzielte das Lorenz-Poulsen-System die Übertragung der Sprache zwischen der Poulsen-Station in Lingby und einer Versuchsstation in Weißensee über eine Entfernung von 370 km; die außerordentlich klare, von allen Nebengeräuschen freie Wiedergabe der menschlichen Sprache war überraschend. Die Lorenz-Gesellschaft hat ihr System sowohl bei Land- und Schiffsstationen, als auch bei fahrbaren Stationen installiert.

Der Berliner Physiker Ruhmer**) hat mit seinem System der drahtlosen Telephonie auf der Brüsseler Weltausstellung gute Sprechversuche bis auf 110 km an-

*) Eine solche Verbindung dürfte sich wohl kaum rentieren, um so weniger als ein Verkehrsbedürfnis zurzeit hierzu noch nicht vorliegt.

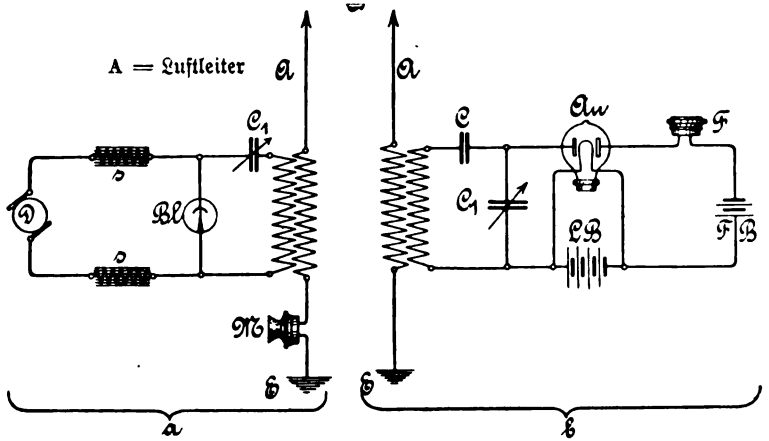
**) Über die Ruhmersche elektrische Wellentelephonie und das von der G. m. b. H. Dr Erich F. Huth in Berlin ausgebaute drahtlose Telephoniesystem habe ich ausführlich in einem Aufsatz: „Die neuesten deutschen Systeme der drahtlosen Telephonie mittels elektrischer Wellen" in „Blätter für Post und Telegraphie", Berlin, Nr. 3/1911 berichtet.

Digitized by Google

gestellt; der Erfinder wurde mit dem Grand Prix ausgezeichnet. Das Hauptbestreben Ruhmers ist zurzeit darauf gerichtet, ein auf einem neuen Prinzip beruhendes Mikrophon für weite Entfernungen zu bauen, das sehr große Stromstärken (bis zu 100 Ampere) gut modulieren soll. Es handelt sich um ein Flüssigkeitsmikrophon, dessen Anordnung sich aber von den bisher bekannt gewordenen Konstruktionen wesentlich unterscheidet.

Zum Schluß unseres Überblicks sei noch auf das System von A. F. Collins hingewiesen, der mit 2,5 K. W. Schwingungsenergie als größte Entfernung Newark — Philadelphia (130 km) überbrückte; der Erfinder hofft, daß bei Verwendung seines neuerfundenen vierfachen Mikrophons eine erhebliche Vergrößerung der Reichweite möglich sein wird.

Abbild. 3.



Bl = Bogenlampensender
C_1 = Regelbarer Kondensator
s = Drosselspule
D = Dynamo
M = Mikrophon

Au = Audion (Tantallampe)
FB = Fernhörerbatterie
LB = Lampenbatterie
F = Hörer
E = Erdanschluß

Schaltungsanordnung des de Foreſt-Systems (a = Sender, b = Empfänger).

Im nachfolgenden Abschnitt sollen einige Systeme etwas eingehender besprochen werden, die bereits in der Kriegsmarine ihres Heimatlandes Eingang gefunden haben oder aus sonstigen Gründen besonderes Interesse verdienen.

II. Teil.

1. Drahtlose Telephonie nach dem System de Foreſt.

Dr. Lee de Foreſt hat in Amerika seit 1907 erfolgreiche Versuche mit der drahtlosen Wellentelephonie angestellt. Er benutzt als Schwingungserreger den elektrischen Lichtbogen, der ebenso wie bei Poulsen in einer Wasserstoffatmosphäre brennt, die durch eine Spiritusflamme erzeugt wird. Die Schaltungsanordnungen werden durch die Abbild. 3a und b veranschaulicht, in der Bl den Lichtbogengenerator darstellt, der aus einer Kupfer- und einer Kohlenelektrode besteht. Der Kontrollkreis

Digitized by Google

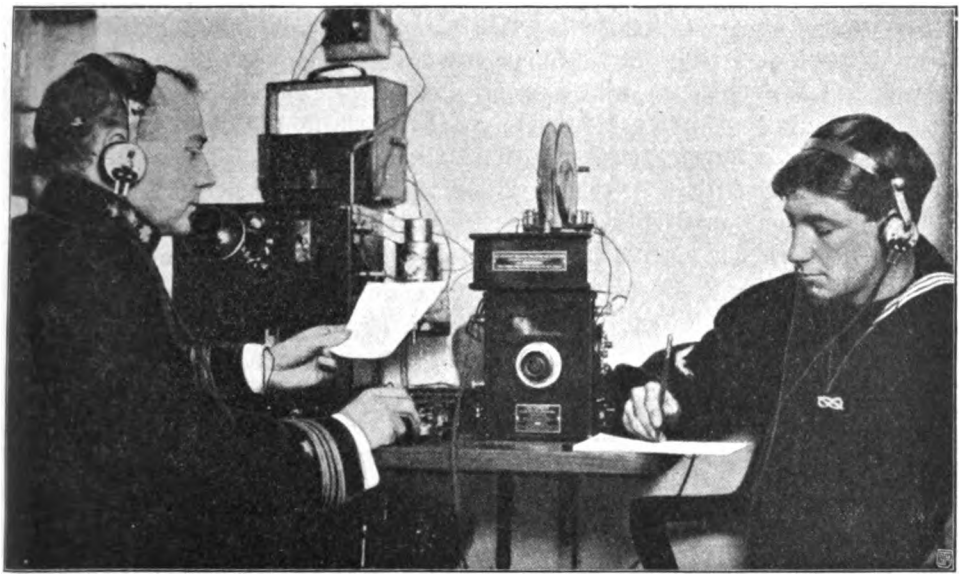
zeigt das Vorhandensein der durch den Lichtbogengenerator erzeugten Schwingungen an, die induktiv auf das Luftleitergebilde übertragen und von diesem ausgestrahlt werden. Das Mikrophon M ist unmittelbar in den Luftdraht am Erdungspunkt eingeschaltet, da hier ein Knotenpunkt der Schwingung und Spannung liegt und weil nach de Forest der von dem Luftleiter ausgestrahlte Energiebetrag dem proportional ist, was bei der Erdung in den Boden geht. Sobald das Mikrophon in irgendeiner Weise betätigt wird, werden die ausgesandten Schwingungen entsprechend den Widerstandsschwankungen des Mikrophons beeinflußt. Die Kopplung zwischen Erregerkreis und Luftleitung ist fest. Der Empfänger (Abbild. 3b) besteht aus dem Luftleiter mit Kopplungstransformator und zwei Kondensatoren. Der Glühlampenwellenanzeiger Au, von de Forest Audion genannt, steht mit den Batterien FB und LB und dem Telephon F in Verbindung. Dieser Wellenanzeiger stellt eine leichte Abänderung des Schwingungsventils von Prof. Fleming dar; die Theorie dieses Glühlampendetektors steht noch nicht fest. Der zum Glühen gebrachte Faden der Audionbirne ist aus Tantalmetall hergestellt. Die ankommenden Schwingungen verursachen Widerstandsschwankungen des durch die Hitze des glühenden Fadens ionisierten Gases, die proportional den Schwingungsamplitüden in der Antenne und den Widerstandsschwankungen im Sendermikrophon sind. Majorana hat nachgewiesen, daß die durch das Telephon fließende Stromstärke bei ganz intensiven auf die Antenne auffallenden Wellen vollständig verschwindet. Die im Empfänger erzeugten Stromschwankungen geben im Telephon die ursprünglichen Sprachlaute wieder.

Ein großer Vorzug des de Forest-Systems liegt darin, daß es dem Erfinder gelungen ist, seine drahtlose Fernsprechapparatur außerordentlich gedrängt zusammenzustellen, wovon uns die Abbild. 4 und 5 Zeugnis geben, die drahtlose Fernsprechstationen auf amerikanischen Kriegsschiffen darstellen. Rechts steht der in Kapazität und Selbstinduktion veränderliche, also abstimmbare, Empfängerkreis mit Audion-Detektor, Hörer und sonstigem Zubehör. Links sehen wir den Senderkasten, der an der Vorderseite das Mikrophon trägt, während sich an der Seite der Lichtbogen und die Spiritusflammen befinden. In der Mitte ist eine Gebetaste für etwaigen funkentelegraphischen und zum Anruf-Verkehr angebracht.

Obwohl die Ergebnisse, die de Forest mit seinen ersten Apparaten erzielte, nicht gerade glänzend waren, — er selbst gibt die Übertragungsmöglichkeit von 40 Meilen an — gelang es ihm doch, die Marineverwaltung der Vereinigten Staaten zur Einführung seiner Apparate zu veranlassen. Im Dezember 1907 wurde sein System auf 16 Schlachtschiffen, 6 Torpedobootszerstörern und 6 Hilfskreuzern in Hampton Roads (Virginia) eingeführt. Es war dies gerade vor der historischen Weltreise der amerikanischen Flotte unter Admiral Evans. Die Apparate arbeiteten sehr zufriedenstellend, solange sie von kundiger Hand bedient wurden, da der damals noch nicht automatisch arbeitende Lichtbogen sorgfältige Bedienung beanspruchte. Trotzdem die Regierung nur eine garantierte Reichweite von 5 Meilen verlangt hatte, erzielten verschiedene Schiffe bis auf 40 Meilen eine klare Sprachenübertragung untereinander. Die Vorteile einer sofortigen mündlichen Verständigung zwischen den einzelnen Führern zeigte sich besonders, als die Torpedobootsflotte die Magellanstraße durchfuhr. Einige von diesen selben Apparatsätzen sind noch heute in mehreren

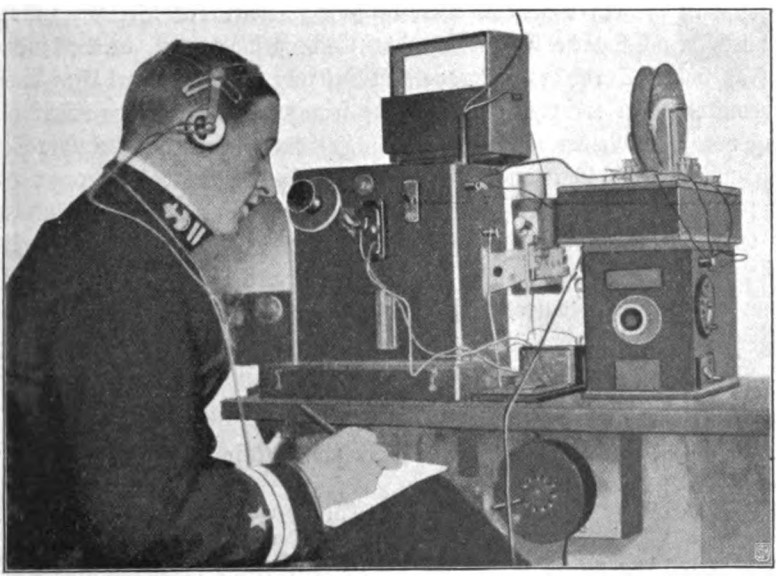
Digitized by Google

Abbild. 4.



Drahtlose Telephonstation für amerikanische Schiffe.

Abbild. 5.



Drahtlose Telephonstation auf dem Vereinigten Staaten-Linienschiff „Connecticut".

Digitized by Google

Stationen in San Franzisco im Betrieb. Wenn die praktischen Ergebnisse im regulären Dienst nach dem Bericht des Chefs des Ausrüstungsbureaus der amerikanischen Marine vom 1. Januar 1909 nicht besonders günstig gewesen sind, so ist dies nach einer Mitteilung des Erfinders darauf zurückzuführen, daß die Offiziere nicht in der Bedienung der Apparate ausgebildet waren und die Regulierung ursprünglich Schwierigkeiten verursachte, wie dies bei fast allen Lichtbogensendern der Fall sein dürfte. In den letzten beiden Jahren hat deshalb de Forest ein wesentlich anderes System ausgebaut, über das Einzelheiten noch nicht bekannt sind, dessen Sender aber absolut keiner besonderen Bedienung bedarf, da er keine beweglichen Elektroden hat, und angeblich wie jeder andere Fernsprechapparat benutzt werden kann. De Forest schreibt mir am 28. Februar 1911 hierüber: „The present apparatus has attained the goal which has been for so long a time desired, a wireless telephone which can be entrusted to the care of any ship's officer who may know nothing whatever about the principles involved, or the construction of the instruments which he is using."

Die im Auftrage der Admiralität der britischen Marine von de Forest im September 1908 in Portsmouth vorgenommenen Versuche mit seinem verbesserten System haben gute Erfolge gehabt und die Anerkennung der marinetechnischen Sachverständigen gefunden. Bei diesen Versuchen hat die auf dem Kreuzer „Furious" eingebaute Station noch bei einer Entfernung von 60 Meilen mit dem Torpedoschulschiff „Vernon" gute telephonische Verständigung erzielt. Um dem Gegner den Inhalt abgefangener Meldungen zu verbergen, wurde ein Zahlenkodex benutzt, der sich vollauf bewährte.

Neuerdings ist zwischen der Metropolitan Life Insurance Co. und der de Forest-Gesellschaft (North American Wireleß Corporation) ein Vertrag zustande gekommen, durch den sich diese Gesellschaft das Recht gesichert hat, in Verbindung mit dem 700 Fuß hohen Turm des Metropolitan-Gebäudes in New York City eine drahtlose Telephonstation zu errichten, die imstande sein wird, Gespräche zunächst auf eine Entfernung von 300 Meilen zu übermitteln. Hierdurch wäre eine drahtlose Telephonverbindung zwischen New York und Philadelphia, Boston, Montreal, Chicago, Havanna und Kuba hergestellt. De Forest ist der festen Überzeugung, daß dann auch bald eine drahtlose, telephonische Verbindung New York—Paris möglich sein werde. Um entsprechende Versuche anstellen zu können, soll er bereits vom französischen Kriegsministerium, unter dessen Kontrolle die Funkenstation des Eiffelturms steht, die Genehmigung erwirkt haben, von dieser Station aus Versuche zur Übermittlung telephonischer Nachrichten nach New York anstellen zu dürfen.

2. Drahtlose Telephonie nach Majorana.

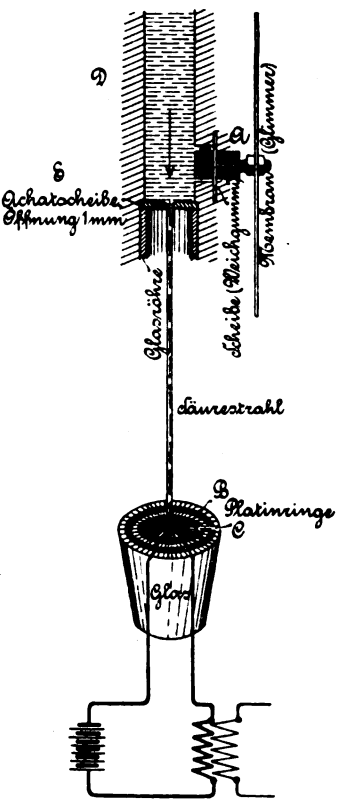
Die Ursache, daß die Übertragungsreichweiten in der drahtlosen Telephonie mit elektrischen Wellen ursprünglich verhältnismäßig nur gering waren, war hauptsächlich in dem Mikrophon zu suchen, da es der Technik bis vor kurzem noch nicht gelungen war, Mikrophone zu bauen, die längere Zeit beträchtliche Energiemengen unbeschädigt aufnehmen können. Da scheint das von dem italienischen Professor

Digitized by Google

Quirino Majorana*) erfundene hydraulische Mikrophon einen erheblichen Schritt vorwärts zu bedeuten, weshalb zunächst eine kurze Darstellung dieses von dem gewöhnlichen Mikrophon stark abweichenden Tonsenders gegeben werden soll.

Majorana läßt aus einer engen Öffnung E eines Zuleitungsrohres D (vgl. Abbild. 6) einen Flüssigkeitsstrahl senkrecht ausfließen, der zunächst eine Strecke lang zylindrisch verläuft und sich dann zusammenzieht, um später in Tropfen zu zerfallen. Mechanische, auf das Rohr D einwirkende Störungen begünstigen die Tropfenbildung; läßt man auf das Zuleitungsrohr oszillatorische Störungen akustischer Art einwirken, so kann man die Auflösung in Tropfen in beliebigem, akustischem Rhythmus erzeugen. Versuche haben gezeigt, daß der Strahl für die Periode besonders empfindlich ist, mit der er periodisch an einem bestimmten Punkte in Tropfen zerfallen würde, wenn er nicht gestört würde. Majorana hat es nun erreicht, „daß der Flüssigkeitsstrahl Einschnürungen erfährt, die man als angenähert proportional der Intensität der auf D wirkenden Stöße ansehen kann, und zwar für Perioden, die innerhalb sehr weiter Grenzen liegen, wie sie in der menschlichen Stimme vorkommen. Dieses Ergebnis erhält man, wenn man so verfährt, daß die auf den Strahl wirkenden mechanischen Störungen sich in tatsächlich passende Druckänderungen im Innern des Zuleitungsrohres umsetzen, und zwar gerade nahe der Ausflußmündung."

Abbild. 6.



Schema des Majorana-Mikrophons.

Das Rohr D ist aus starrem Material gefertigt, ausgenommen das Stück A, das eine ziemlich dünne und elastische Wandung hat und mit einer schwingenden Membrane so verbunden ist, daß die durch die Sprache hervorgerufenen Schwankungen der Membrane durch A auf den auf die Ausflußmündung wirkenden Flüssigkeitsdruck übertragen werden. Unter dem Einfluß eines Tones von bestimmter Periode schnürt sich der Strahl in einer bestimmten Form ein und zwar werden die Einschnürungen mit der Vergrößerung des Abstandes von der Mündung größer. Die Flüssigkeitsmasse ändert sich nach Maßgabe der durch die Membrane übertragenen Schwingungen fortgesetzt und stellt daher auf den beiden Metallelektroden B und C eine leitende Verbindung mit veränderlichem Widerstand her. Der Apparat kann somit als Mikrophon benutzt werden.

Die Abbild. 6 zeigt die grundsätzliche Anordnung des Apparates, wie sie von der A. G. Siemens & Halske in Berlin, die die Patente für Deutschland er-

*) Majorana berichtet in einem Aufsatz „Experimentalunterſuchungen über drahtlose Telephonie" im „Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie", Heft 4/1909, ausführlich über sein System.

Digitized by Google

worden hat, angewendet wird. Die Schwingungen der aus Glimmer bestehenden Membrane werden auf eine Scheibe von Weichgummi und damit auf den Säurestrahl (Schwefelsäure) übertragen; als Elektroden werden zwei Platinringe benutzt, die in einen massiven Glaskörper eingelassen sind.

Majorana hat bereits im Jahre 1905 mit einem solchen Mikrophon auf der etwa 2000 km langen Leitung Rom—London gute Sprechergebnisse erzielt, eine Entfernung, bei der man unter Benutzung gewöhnlicher Mikrophone ohne besondere Hilfsmittel nicht hätte telephonieren können. Da das hydraulische Mikrophon große Stromstärken aushalten kann und auch die Potentialdifferenz zwischen den Elektroden sehr hoch sein darf, so eignet es sich sehr gut zur Anwendung für die drahtlose Telephonie und kann unbedenklich in den Antennenkreis eingeschaltet werden, ohne daß ein Verbrennen oder eine Erwärmung eines seiner Teile zu befürchten wäre.

Als Sender verwendet Majorana einen Generator für nahezu ungedämpfte Wellen oder einen Poulsenschen Lichtbogengenerator. Der Wellengenerator versetzt einen Schwingungskreis von bestimmter Periode in elektromagnetische Schwingungen, während der das Mikrophon enthaltende Antennenkreis durch Resonanz in Schwingung gerät. Die Anordnung ist so ausgeführt, daß man die beiden Schwingungskreise genau aufeinander abstimmen und den Kopplungsgrad verändern kann. Als Empfänger benutzt Majorana entweder thermische (bolometrische) Detektoren oder das Audion von de Forest. Bei Verwendung eines thermoelektrischen Elements, das aus Eisenkies und metallischem Platin besteht, ist die Empfangsantenne durch eine verstellbare Selbstinduktion zur Erde abgeleitet und versetzt durch Resonanz einen Lokalkreis in Schwingung. Im Nebenschluß zu dem veränderlichen Kondensator dieses Schwingungskreises liegt ein zweiter Kondensator von geringer Kapazität, der mit dem thermoelektrischen Kontakt in Reihe geschaltet ist und diesen durch Erwärmung zum Sitz einer elektromotorischen Kraft macht, die einen Strom durch ein zur Abstimmung des Empfangsapparats eingeschaltetes Galvanometer und den Hörer sendet. Bei Intensitätsschwankungen der ankommenden Wellen treten im Telephon Töne auf, deren Energie ein Teil der Energie ist, die der Empfangsluftleiter auffängt.

Bei seinen Versuchen wurde Majorana in ausgedehntem Maße von dem italienischen Marineministerium unterstützt, das ihm den Torpedojäger „Lanciere" zur Verfügung stellte und die Benutzung der amtlichen Küstenstationen gestattete. Als größte Reichweite, die Majorana vorläufig mit seinem System überbrückt hat, wird die Strecke San Giuliano bei Trapani (Sizilien)—Rom, eine Entfernung von 420 km, angegeben. Das gesprochene Wort kam selbst bei dieser Entfernung mit vollkommen unveränderter Klangfarbe an, ein Beweis dafür, daß im Gegensatz zum Fernsprechen durch Luftleitungen oder Kabel bei der radiotelephonischen Übermittlung die bekannte Erscheinung der akustischen Verzerrung der Sprache nicht auftritt.

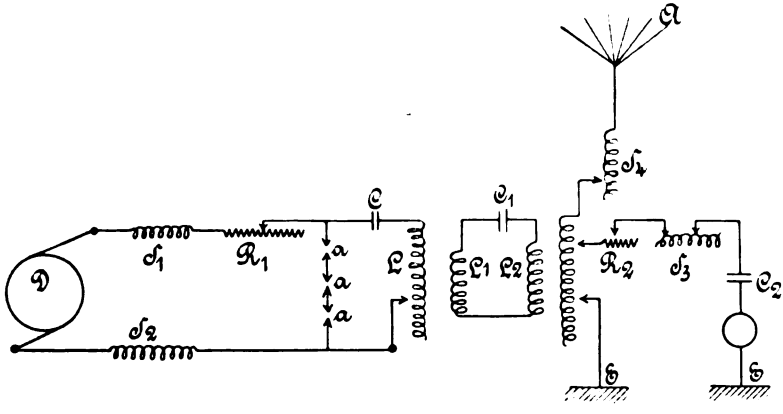
3. Drahtlose Telephonie nach Colin und Jeance.

Die französischen Marineoffiziere Colin und Jeance begannen Mitte 1908 mit Unterstützung der französischen Regierung ihre drahtlosen Telephonieversuche. Die kontinuierlichen Hochfrequenzschwingungen (vgl. das in Abb. 7 dargestellte Schaltungsschema) werden in der bekannten Weise durch einen Lichtbogenkreis erzeugt. Der

Digitized by Google

Lichtbogen brennt in einer Kohlenwasserstoff-Atmosphäre zwischen einer positiven Kupferelektrode und einer negativen Kohlenelektrode. Die Zahl der verwendeten Flammenbögen richtet sich nach der von den Apparaten verlangten Leistung, auch die Spannung der Gleichstrommaschine ist je nach der Zahl der Bögen verschieden bemessen. Bei 3 Lichtbögen benutzt das System z. B. eine Spannung von 700 Volt. Die Kupferanode besteht aus einem großen Kupferzylinder, der im Innern durch Petroleum mit Thermosiphon gekühlt wird. Der untere Teil der Anode, wo der Bogen überspringt, hat die Form einer flachen Kugelhaube von etwa 12 cm Durchmesser. Die negative Elektrode besteht aus einem dünnen Kohlenstift von etwa 1 mm Durchmesser, der von außen eingestellt werden kann. Der verdampfende Kohlenwasserstoff wird durch den brennenden Lichtbogen zersetzt (dem Lichtbogen werden hierdurch eine große Zahl Kalorien entzogen) und die freiwerdenden Kohlenstoffteilchen auf der Kohlenkathode niedergeschlagen, wodurch eine Abnutzung dieser Elektrode hintan-

Abbild. 7.



D = Dynamo für 600 Volt Gleichstrom; S_1 S_2 S_3 S_4 = regelbare Selbstinduktionen; R_1 R_2 = Regulierwiderstände; A = Luftleiter; a = Lichtbogen; L L_1 L_2 = Selbstinduktionen der Schwingungskreise; C_1 C_2 C = Kondensatoren; E = Erdanschluß.

gehalten wird. Diese Vorrichtung gewährleistet eine absolute Stabilität des Lichtbogens und ein zuverlässiges Arbeiten von 6 bis 8 Stunden, ohne daß ein Auswechseln der Kohle oder ein Nachregulieren notwendig ist.

Die durch den Lichtbogenkreis erzeugten kontinuierlichen Hochfrequenzschwingungen werden bei diesem System gewissermaßen, ehe sie auf die Antenne übertragen werden, „filtriert". Die Selbstinduktion des Sendeschwingungskreises bildet die Primärwicklung eines Tesla-Umformers, dessen Sekundärwicklung in einem Zwischenschwingungskreis von geringer Dämpfung und von bestimmten elektrischen Abmessungen eingeschaltet ist. Außerdem enthält dieser Stromkreis einen Kondensator und eine regelbare Selbstinduktion, die die Primärwicklung eines zweiten Tesla-Umformers bildet, dessen zweite Wicklung ebenfalls regulierbar ist und in die Antenne eingeschaltet wird. Die Kopplung mit der Antenne und mit dem Primärkreis ist sehr fest. Alle drei Schwingungskreise müssen ein sorgfältig angepaßtes Verhältnis von Kapazität und Selbstinduktion besitzen und genau aufeinander abgestimmt sein. Die Gesamtregulierung

Digitized by Google

ist sehr schwierig und verlangt eine große Erfahrung und besondere Gewandtheit; ist die Regulierung jedoch einmal erreicht, so soll sie unverändert bleiben und keiner Nachhilfe mehr bedürfen. Durch diese Anordnung erreichen die Erfinder mit relativ kleinen Wellenlängen, wie sie bei der Marine üblich sind, eine kräftige, reine Schwingung.

Die Mikrophonanordnung besteht aus einer großen Zahl besonders gebauter Mikrophone, die keine brennbaren Stoffe enthalten und praktisch auf unbeschränkte Zeit eine Stromstärke von 0,8 Ampere vertragen. Sie sind in einen Stromkreis eingeschaltet, der mit einem Ende an einen passend gewählten Punkt der Sekundärwicklung des in die Antenne eingeschalteten Teslaumformers und mit dem andern Ende an Erde liegt. Dieser Kreis enthält ferner einen regelbaren induktionsfreien Widerstand, eine regelbare Selbstinduktion und Kapazität. Bei erreichter Abstimmung fließt im Mikrophonstromkreis ein stetiger Strom, der ein Zehntel des Stromes der Antenne beträgt. Durch eine besondere Anordnung (Schalltrichter) werden die gesamten Mikrophone gleichmäßig durch die Stimme beeinflußt.

Die Empfangsstelle enthält in passender Anordnung dieselben Bestandteile wie jede radiographische Empfangsstation und benutzt als Detektor entweder einen thermoelektrischen oder einen auf dem Edisoneffekt beruhenden Empfänger.

Nachdem Anfang 1909 zwischen dem Eifelturm (Antennenhöhe 60 m) und der radiographischen Station der Telegraphenverwaltung in Villejuif auf eine Entfernung von 8 km und einige Wochen später zwischen Paris und Melun auf 48 km Abstand erfolgreiche Versuche zur Prüfung der Übertragungsreinheit angestellt worden waren, wurden im Juni 1909 mit dem Kreuzer „Condé" Versuche zur Feststellung der größten Reichweite der drahtlosen Sprachübertragung zwischen zwei Schiffen unter den normalen Dienstverhältnissen an Bord eines Kriegsschiffes angestellt. Die Funkentelegraphenstation Toulon wurde mit einem Luftleiter versehen, der sich nur etwa 28 m über den Apparaten befand, also etwa die Höhe der bei Kriegsschiffen verwendeten Luftleitergebilde hatte. Die beiden der französischen Telegraphenverwaltung gehörigen Stationen in Porquerolles (20 km von Toulon) und in Saints-Maries-de la Mer (120 km von Toulon) haben, obwohl sie von den Versuchen nicht verständigt waren, die Gespräche mit ihren gewöhnlichen radiographischen Hörempfängern verfolgen können. Der Bericht der an Bord des „Condé" tätigen Kommission (Präsident: Schiffskapitän Aubry) kommt zu dem Schlusse, daß bei diesen Versuchen für geübte Telegraphisten die größte Entfernung für gute Verständigung mindestens 166 km betrug. Hierbei ist zu bedenken, daß im Mittelmeer vielfach ein Zustand der Atmosphäre herrscht, der fortwährend Entladungen veranlaßte, wodurch der Empfang der Zeichen nicht nur erheblich geschwächt, sondern auch die Reichweite heruntergedrückt wurde. Im Schlußbericht*) sagt die Kommission: „Während der ganzen Versuchsdauer war die Reinheit der übertragenen Sprache bemerkenswert; die Aufnahme wäre noch verbessert und die äußerste Reichweite wahrscheinlich gesteigert worden, wenn die Apparate in einer wirklichen Telephonkabine mit guter akustischer Isolation eingebaut worden wären, statt in einer Offizierskajüte, die trotz aller Mühe nicht von fremden

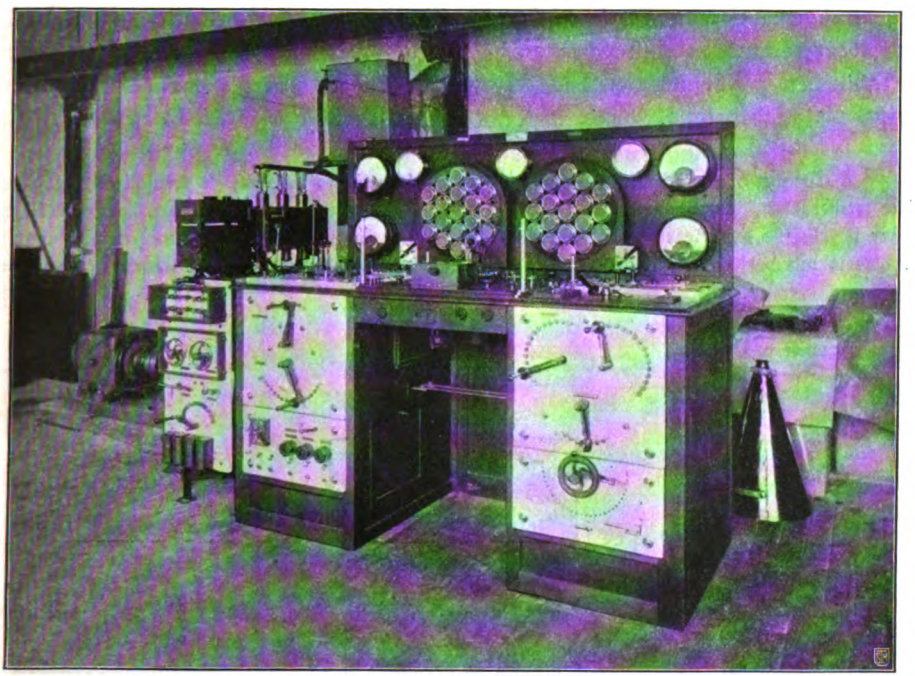
*) Zeitschrift für Schwachstromtechnik, Heft 5, 1910, S. 129.

Digitized by Google

Geräuschen freigehalten werden konnte. Da von der Antenne zu dieser Kajüte eine Verbindung hergestellt werden mußte, wurde ein Kabel von erheblicher Länge im Innern des Schiffes ausgelegt, das naturgemäß Energieverluste im Empfangsstromkreis mit sich brachte." Berücksichtigt man somit die Versuchsbedingungen: geringe Antennenhöhe (21 m), ungünstige Lage der von Höhen umgebenen Sendestation, atmosphärische Störungen, akustische Mängel des Empfangsraumes an Bord, so muß man diese Erfolge als sehr günstig bezeichnen.

Weitere Versuche haben eine ausgezeichnete Verständigung zwischen Toulon und Port Vendres auf 240 km bei einer Wellenlänge von nur 400 m ergeben. Nach einer persönlichen Mitteilung von Jeance gewährleisten die Erfinder bei der

Abbild. 8.



Ansicht der französischen Radio-Telephonstation.

augenblicklichen Ausgestaltung ihres Systems für Schiffsstationen eine Reichweite von 160 km für geübte Hörer und von 120 km für Personen mit mittlerer Gehörfähigkeit. Es sind dies Reichweiten, die den Bedürfnissen der Kriegsmarine zunächst wohl genügen werden.

Nach den vorgenommenen eingehenden Versuchen hat die französische Regierung die offizielle Annahme dieses Systems angeordnet. Inzwischen sind zunächst die Schiffe des französischen Mittelmeergeschwaders mit diesen drahtlosen Telephoniestationen ausgerüstet worden. Das Bestreben der Erfinder geht dahin, eine drahtlose Fernsprechverbindung zwischen dem französischen Festlande und Corsica sowie Algier herzustellen. Die Abbildung 8 zeigt den technischen Aufbau der Station.

Digitized by Google

Schlußbemerkung.

Nach dem heutigen Stande der Technik der drahtlosen Telephonie lassen sich die mit ungedämpften Schwingungen arbeitenden Stationen für drahtlose Telegraphie zur drahtlosen Übertragung von Ferngesprächen mitbenutzen, so daß z. B. Schiffe mit solchen Stationen auf Entfernungen bis zu einigen 100 km drahtlos miteinander sprechen könnten und sich erst auf größere Entfernungen der Funkentelegraphie bedienen müßten, da man ja mit demselben Energieaufwande bedeutend weiter radiotelegraphisch als radiotelephonisch verkehren kann. *) Zweifellos ist der drahtlosen Telephonie eine militärische Zukunft zuzusprechen. Vorbedingung ist, daß die Kriegsbrauchbarkeit dieses neuen Nachrichtenmittels nachgewiesen wird. Ein technisches Werkzeug kann erst dann als Kriegsmittel sowohl für die Kriegsmarine als auch für die Zwecke des Landheeres in Betracht kommen, wenn es eine gewisse Vollendung erreicht hat und namentlich auch, wenn es berechtigten militärischen Anforderungen hinsichtlich der Kriegsbrauchbarkeit zu entsprechen vermag. Auch hier gilt der Satz, daß ein Zuviel an technischen Hilfsmitteln für das Nachrichtenwesen der Marine und des Heeres nur nützen, nie schaden kann.

*) Wendet man Mikrophone und Schwingungskreise so an, daß sie wenigstens die höhern Töne wiedergeben, so erfordert die telephonische Übertragung einen Energiebedarf, der 5 bis 15 mal größer ist als für die telegraphische Übermittlung. Unter sonst gleichen Verhältnissen wird man in der Praxis mit derselben Primärenergie 2 bis 4 mal weiter telegraphieren als telephonieren können.

Digitized by Google

Italiens Flottenbaupolitik und das italienische Marinebudget 1911/12.

Italiens Flottenbaupolitik.

Seit Vizeadmirals Mirabellos Amtsführung als Marineminister (1903 bis 1909) sucht man in Italien die Stetigkeit im Ausbau der maritimen Machtmittel und in der Erneuerung des Flottenmaterials dadurch zu gewährleisten, daß man die jährliche Gesamtsumme des Etats der Kriegsmarine sowie bestimmte Beträge für Schiffbauten und Kriegsmaterialien für eine Reihe von Jahren im voraus festsetzt. Die hauptsächlichsten hierauf bezüglichen Gesetze datieren vom 2. Juli 1905, 27. Juni 1909 und von Mitte 1911 (Ende Mai von der Kammer und Ende Juni vom Senat genehmigt).

Das Gesetz vom 2. Juli 1905.

Das Gesetz Nr. 320 vom 2. Juli 1905 bestimmte als tatsächliche Ausgaben für die Marine, einschließlich Handelsmarine und Marinepensionen:

(Die Beträge sind in Millionen Lire angegeben.)

im Etatsjahr 1904/05	125,	einschließlich 4	zum Bau und Erwerb von Schiffen und Materialien (damaliges Etatskapitel Nr. 84).
" " 1905/06	126,	" 5	
" " 1906/07	133,	" 12	
" " 1907/08	133,	" 12	
" " 1908/09 bis 1916/17 je	134,	" je 11	
" " 1904/05 bis 1916/17			132 Mill. Lire.

Mit diesen 132 Mill. Lire sollte durchgeführt werden:

Der Bau von 3 Panzerkreuzern der „Pisa"-Klasse,
10 Torpedobootzerstörern der „Artigliere"-Klasse,
15 Hochseetorpedobooten,
7 Unterseebooten,
(wurden 1908 bis 1910 fertiggestellt),

die Errichtung einer Torpedofabrik in San Bartolomeo bei Spezia, die Erwerbung von Minen, die Vorbereitung zur Herstellung neuer und die Aptirung schon vorhandener Munition.

Das Gesetz vom 27. Juni 1909.

Die in dem Gesetz vom 2. Juli 1905 enthaltenen Beträge wurden im Laufe der folgenden Jahre durch allerhand Spezialgesetze erheblich erhöht. Das wichtigste ist dasjenige vom 27. Juni 1909 (Nr. 384). Es betrifft nur die zwei Etatskapitel (Nr. 75) „Material für Schiffneubauten, Konservierung der vorhandenen Schiffe, Schiffskörper, Maschinen, Waffen an Bord und an Land" sowie (Nr. 84) „Bau und Erwerb von Schiffen und Material für die Kriegsmarine" und bestimmt hierfür eine Jahresrate (1909/10) zu 52,4 Mill. Lire sowie sechs Jahresraten (1910/11 bis

Digitized by Google

1915/16) im Gesamtbetrage von 440 Mill. Lire. Vorschußweise Zahlung einer Jahresrate im Betrage von 80 Mill. Lire sollte zulässig sein. Die so entstandene Ausgabenvermehrung, berechnet unter Zugrundelegung des ursprünglichen Neubaufonds von 1909/10 (42,4 Mill. Lire), betrug für die 6 Jahre 1910/11 bis 1915/16 im ganzen 206,8 Mill. Lire.

Der Hauptartikel (Nr. 4) dieses Gesetzes lautete folgendermaßen:

„Für den Bau und die Erwerbung von Schiffen und Material der Kriegsmarine,
- Kriegsmunition, Küstenverteidigung,
- Verbesserung militärischer Betriebe,
- Vermehrung von Kohlen- und sonstigen Materialvorräten,
- Mobilmachungs-Bekleidungsvorräte

dürfen in jedem der Etatsjahre 1909/10 bis 1915/16 folgende Ausgaben gemacht werden, die auf das Ordinarium (damaliges Kapitel 75) und Extraordinarium (damaliges Kapitel 84) des Marineetats zu verteilen sind:

Etatsjahr	1909/10	52,4 Mill. Lire,
"	1910/11	60 "
"	1911/12	70 "
"	1912/13	70 "
"	1913/14	80 "
"	1914/15	80 "
"	1915/16	80 "

In diesen Summen sind diejenigen des Gesetzes vom 2. Juli 1905, Nr. 320, eingeschlossen."

Laut Königl. Dekret vom 18. November 1909 sollten diese Mittel folgendermaßen verwendet werden:

(Die Beträge sind in Millionen Lire angegeben.)

Etatsjahr	Gesamtsumme	Für Neubauten und Unterhaltung schon vorhandener Schiffe (Etatskapitel Nr. 75)	Für Bau und Erwerb von Schiffen und Material (Gesetz vom 2. 7. 05, Etatskapitel Nr. 85)	Für Ausgaben zu Zwecken, die nicht den Schiffbau betreffen (Etatskapitel Nr. 76)
1	2	3	4	5
1910/11	60	43,7	11	5,3
1911/12	70	49,0	11	10,0
1912/13	70	49,0	11	10,0
1913/14	80	54,0	11	15,0
1914 15	80	49,0	1	30,0
1915/16	80	65,4	—	14,6
1910/11 bis 1915/16 . . .	440	310,1	45	84,9

An Schiffen und Fahrzeugen sollten mit den in den Spalten 3 und 4 vorstehender Tabelle aufgeführten Summen erbaut oder fertiggestellt werden:

Digitized by Google

das Linienschiff „Dante Alighieri",
die 3 Linienschiffe der „Cavour"-Klasse,
die 3 Kreuzer der „Quarto"-Klasse,
12 Zerstörer zu 650 t,
30 bis 40 Torpedoboote zu 120 t,
12 Unterseeboote,
mehrere Spezialschiffe und -Fahrzeuge.

(Sind zurzeit, 1911, im Bau.)

Diese gesetzliche Festlegung von Geldmitteln derjenigen Etatskapitel, die für die Ausgestaltung einer Flotte am wichtigsten sind — ohne Rücksicht auf die übrigen Etatskapitel —, wurde zurzeit als eine geschickte Maßnahme des damaligen Marineministers Vizeadmirals Mirabello bezeichnet, denn es wurde so einerseits den gesetzgebenden Körperschaften die Zustimmung leichter gemacht, da die Marineforderung nicht übermäßig hoch erschien, anderseits aber wurde die Entwicklung der übrigen Etatskapitel in keiner Weise behindert. Daß eine solche Entwicklung im Laufe der nächsten Jahre folgen müsse, kündigte Mirabello 1909 in der Kammer selbst an.

Gründe für Neuregelung des Materialersatzes.

Hinsichtlich der Eigenart der in den Gesetzen vom 2. Juli 1905 und 27. Juni 1909 enthaltenen Bestimmungen über die Erneuerung und Verstärkung der maritimen Machtmittel wurde nun neuerdings in leitenden Marinekreisen als ein besonderer Mangel empfunden, daß man den Ersatz des alten Schiffsmaterials nicht grundsätzlich geregelt habe, daß ferner mit Ablauf eines verhältnismäßig kurzen Zeitabschnittes neue außerordentliche Bewilligungen für Schiffsneubauten gefordert werden müssen und daß mit Rücksicht auf die zeitweise bestehende Unsicherheit der Etatsverhältnisse ein ununterbrochenes, planmäßiges Arbeiten nicht möglich sei. Man kam zu der Überzeugung, daß es im Interesse der Marine, der Schiffbauindustrie sowie der Finanzverwaltung liege und gleichzeitig zur Beruhigung des In- und Auslandes beitrage, wenn nicht mehr periodenweise außerordentliche Summen für Schiffbau- und sonstige Programme gefordert werden, sondern wenn die Erneuerung des Materials automatisch ununterbrochen mit Mitteln des ordentlichen Etats vor sich geht. In diesem Sinne hat sich auch das Admiralskomitee im Dezember vorigen Jahres ausgesprochen. Der ununterbrochene Ersatz des Schiffsmaterials soll unter Berücksichtigung von bestimmten Altersgrenzen für die einzelnen Schiffsklassen stattfinden. Solche Altersgrenzen sind zwar bisher gesetzlich nicht festgelegt, der Marineminister erklärte aber, daß die Linienschiffe eine Lebensdauer von 20 Jahren haben sollen. Gleichfalls abgesehen wurde einstweilen von einer gesetzlichen Festsetzung des Schiffsbestandes. Aus der Tatsache, daß man einige jetzt geplante Linienschiffneubauten als Ersatzbauten für die Schiffe der „Sardegna"-Klasse bezeichnet, dürfte indessen hervorgehen, daß dem italienischen Flottenbauplan ein Bestand von mindestens 22 großen gepanzerten Schiffen zugrunde liegt. Der Schiffsbestand beträgt nämlich zurzeit:

15 Linienschiffe (4 „Cavour" [im Bau], 4 „Roma", 2 „Margherita", 2 „St. Bon", 3 „Sardegna"),
7 Panzerkreuzer (4 „Pisa", 3 „Garibaldi"),

zusammen 22 große gepanzerte Schiffe.

Digitized by Google

Diese Bestimmungen über Materialerneuerung finden sich nun in einem kürzlich genehmigten Gesetz gleichzeitig mit einer Neuregelung der Geldbedarfsberechnung und einer Erhöhung der für das Bauprogramm von 1909 ausgesetzten Etatsbeträge. Diese Erhöhung war erforderlich, weil es sich gezeigt hatte, daß jene Beträge zur Durchführung des Programms von 1909 nicht ganz ausreichen, und weil — wie schon gesagt — zur Bestreitung der durch das Programm entstehenden weiteren Ausgaben, wie für Personalvermehrung u. dgl., bisher keine Mittel vorgesehen waren.

Das Spezialgesetz von 1911.

Das Gesetz trägt die Bezeichnung „Gesetz, betreffend Änderung des Gesetzes vom 27. Juni 1909 über die Ausgaben der Kriegsmarine" und lautet folgendermaßen:

Artikel 1. Die im Artikel 4 des Gesetzes vom 27. Juni 1909, Nr. 384, vorgesehene Periode wird um 2 Jahre verlängert und für jedes der beiden Etatsjahre 1916/17 und 1917/18 der Betrag von 80 Mill. Lire hinzugefügt. Die einzelnen Beträge, von denen der Artikel 4 jenes Gesetzes spricht, sind bis zu 60 Mill. Lire dem Ordinarium des Etats, der überschießende Teil ist dem Extraordinarium zuzuteilen.

Den im Extraordinarium aufzunehmenden Beträgen sind hinzuzufügen:

für das Etatsjahr	1910/11	20	Millionen Lire,
" " "	1911/12	10	" "
" " "	1912/13	5	" "
" " "	1913/14	5	" "
" " "	1914/15	5	" "
" " "	1915/16	15	" "
" " "	1916/17	15	" "
" " "	1817/18	15	" "
	1910/11 bis 1917/18 . . .	90	Millionen Lire.

Wenn in den 4 Etatsjahren 1911/12 bis 1914/15 Zahlungen fällig werden, die zusammen die im Extraordinarium bewilligten Beträge überschreiten, so ist der Finanzminister ermächtigt, Vorschüsse zu leisten innerhalb der Gesamtgrenzen der Extraordinarien der letzten 3 oben erwähnten Etatsjahre (1915/16 bis 1917/18) und im Betrage von nicht mehr als jährlich 30 Mill. Lire. Er hat dazu diejenigen Mittel des Staatshaushaltes zu verwenden, die laut den in Kraft befindlichen Gesetzen zu solchen Zwecken bestimmt sind.

Artikel 2. Der Gesamtsumme der tatsächlichen konsolidierten Ausgaben, die sich aus den in Kraft befindlichen Gesetzen und aus dem vorhergehenden Artikel ergeben, sind in dem Ordinarium des Marineetats die nachstehenden Vermehrungsbeträge hinzuzufügen:

Etatsjahr	1910/11	4,8	Millionen Lire,
"	1911/12	7,0	" "
"	1912/13	9,0	" "
"	1913/14	9,6	" "
"	1914/15	10,7	" "
"	1915/16	11,0	" "
"	1916/17	11,0	" "
"	1917/18	11,0	" "
	1910/11 bis 1917/18 . .	74,1	Millionen Lire.

Digitized by Google

(Die Etatserhöhung des Etatsjahres 1910/11 wird dem Marineetat durch Dekret des Finanzministers eingefügt werden.)

Diese Beträge sind erforderlich für Erhöhung der Pensionen, allmähliche Vermehrung des Unterpersonals, Indiensthaltungen, Kohlen- und sonstige Materialvorräte, erhöhte Lebensmittelkosten, Sanitätsdienst, Küstenverteidigung, allgemeine Ausgaben der Arsenale, Löhne und sonstige Ausgaben für Arbeiterpersonal, Munitionsverbrauch, Transport von Personal und Material.

Artikel 3 (betrifft Handelsmarine).

Artikel 4. Die Zahl der ständigen Marinewerftarbeiter wird allmählich auf 10 000 vermindert, und zwar durch einfache Aussonderung, wie sie die Bestimmung des Gesetzes Nr. 258 vom 13. Juni 1901, Artikel 7, vorsieht.

Wenn die Zahl 12 000 erreicht ist — sowie während der letzten Verminderung, — können ständige Arbeiter und Lehrlinge in solcher Anzahl eingestellt werden, daß die Einstellungen nicht die Hälfte der allmählich vor sich gehenden Ausscheidungen übersteigen.

Amtliche Begründung des Spezialgesetzes von 1911.

In der dem Gesetzentwurf beigefügten eingehenden Begründung wurde folgendes ausgeführt:

„Es hat sich herausgestellt, daß sich in dem Gesetz vom 27. Juni 1909, Nr. 384, einige Fehler befinden — soweit es den finanziellen Plan betrifft. Die in dem Gesetz angeführten Jahresbeträge für das Kapitel 75 (Schiffbaumaterial, Unterhaltung von Schiffen) wurden gänzlich für Neubauten verbraucht, während sie zum Teil für die laufenden Ausgaben der Unterhaltung des Schiffsmaterials bestimmt sind. Außerdem konnten die besagten Beträge bereits 1910/11 und 1911/12 schon deswegen nicht im ganzen Umfange ihrer Bestimmung zugeführt werden, weil die Ausgaben in allen Dienstzweigen und bei den Pensionen anwuchsen. In den nächsten Etatsjahren wären die hierfür erforderlichen Abzüge vom Neubautenfonds noch größer geworden.*) Es kommt ferner hinzu, daß infolge höherer Materialkosten und Löhne die kontraktlichen Lieferungskosten gestiegen sind und neue Küstenverteidigungswerke usw. Mehrausgaben erforderlich machen.

Das vorliegende Gesetz soll nun dasjenige vom 27. Juni 1909 in zwei Punkten verbessern:

1. durch Zuwendung größerer außerordentlicher Beträge, die der Gesamtsumme der Fehlbeträge entsprechen;
2. durch Zuwendung größerer ordentlicher Beträge für die anderen Marineerfordernisse, damit diese — wie Pensionssteigerungen, Personalvermehrung, größere Indiensthaltungen — nicht den Neubautenfonds belasten.*)

Das Gesetz vom 27. Juni 1909 gestattet, den ganzen Neubautenfondsbetrag des Jahres 1915/16 vorwegzunehmen, um die im Bau befindlichen Schiffe schneller

*) Es bestand nämlich bis jetzt eine gesetzliche Bestimmung — die ursprünglich im Interesse des Neubautenfonds getroffen war —, daß Ersparnisse bei anderen Etatskapiteln dem Neubautenfonds zufließen sollen, während anderseits Etatsüberschreitungen bei anderen Kapiteln aus dem Neubautenfonds zu decken sind.

Digitized by Google

fertigstellen zu können. Wenn nun tatsächlich der Neubautenfonds um jenen Betrag von 1915/16 gekürzt bliebe, so würde dadurch ein fortlaufendes, ununterbrochenes Arbeiten der Arsenale und eine ständige Erneuerung des Schiffsmaterials unmöglich gemacht, was in jeder Hinsicht schädlich sein würde. Es sollen aber gerade in Zukunft die zu streichenden Schiffe allmählich, fortlaufend durch Neubauten ersetzt werden. Um Unzuträglichkeiten auch für die Zukunft zu verhüten, soll der das Flottenmaterial betreffende Fonds in einen ordentlichen und einen außerordentlichen geteilt werden und zwar mit Hilfe eines neu einzurichtenden besonderen Kapitels, in das das bisherige Kapitel 76 „Die durch das Gesetz vom 27. Juni 1909 genehmigten, nicht den Schiffbau betreffenden Ausgaben" aufgenommen wird. Die Teilung soll so vorgenommen werden, daß dem Ordinarium 60 Mill. Lire zugewiesen werden, die zusammen mit dem Betrag für Löhne einen bestimmten Prozentsatz für Erneuerung und Unterhaltung des Schiffsmaterials darstellen, der sich aus der Erfahrung und aus dem Beispiel anderer Marinen ergibt.

Dem Minister der Finanzen soll es freistehen, fällige Bausummen, die die der Marine etatmäßig zur Verfügung stehenden Mittel überschreiten, vorschußweise im Betrage bis zu 30 Mill. Lire zu zahlen. Nach dem Gesetz vom 27. Juni 1909 konnte er bis zu 80 Mill. Lire vorschießen.

Die Verminderung des Werftarbeiterpersonals geschieht, um die Marinebetriebe mehr als bisher unter solchen Verhältnissen arbeiten zu lassen, wie sie bei den Privatbetrieben bestehen und um das Anwachsen des Pensionsfonds zu verhindern."

Die im Eingang vorstehender Begründung genannten finanziellen „Fehler des Gesetzes vom 26. Juli 1909" berechnete der Marineberichterstatter der Kammer auf 90 Mill. Lire, die im Kapitel 1 des neuen Gesetzes angeführt sind.

Wirkung des Spezialgesetzes von 1911.

Die durch das neue Gesetz der Marine bewilligten Mehrausgaben (siehe auch die Tabelle auf S. 998/999) gegenüber den durch das Gesetz vom 27. Juni 1909 für 1910/11 bis 1915/16 betragen:

90 Mill. Lire	für Schiffs- und andere Bauten	1910/11 bis 1917/18,
40 „	„ „ „ „ „	1916/17 „ 1917/18,
74,1 „	„ „ Personal, Indiensthaltungen usw.	1910/11 „ 1917/18.
204,1 Mill. Lire.		

Hiervon entfallen auf die Etatsjahre 1910/11 bis 1915/16, den Zeitraum für Durchführung des um einige — nicht den Schiffbau betreffenden — Arbeiten erweiterten Programms von 1909: $60 + 52{,}1 = 112{,}1$ Mill. Lire. Dieser Teil der bewilligten Gesamtsumme wird zur Durchführung jenes Programms gebraucht. Für Schiffbauten über jenes Programm hinaus — es handelt sich zurzeit um die bereits erwähnten Ersatzbauten für die Schiffe der „Sardegna"-Klasse, deren Pläne dem Admiralskomitee im November vorigen Jahres vorlagen, und um einige Torpedofahrzeuge — kommen also nur die aus den Schiffbaufonds von 1916/17 und 1917/18 zu nehmenden Vorschüsse im Gesamtbetrage von $3 \times 35 = 105$ Mill. Lire in Betracht.

Wenn nun so auch das neue Gesetz die Entwicklung der Flotte zunächst in nicht sehr erheblichem Maße fördert, so ist doch die Bedeutung des in

Digitized by Google

ihm aufgestellten neuen Grundsatzes über den Ersatz des alten Schiffsmaterials nicht zu unterschätzen. Als brauchbare Grundlage zukünftiger italienischer Flottenbaugesetze kann er vielleicht schon vor Durchführung des Bauprogramms 1909 von Nutzen werden. Daß die Entwicklung der Flottenbaupolitik bald Fortschritte machen wird, ist nämlich nach den voraufgegangenen Ereignissen der letzten Jahre zu schließen und bei dem günstigen Stande der italienischen Staatsfinanzen — es werden alle Jahre Ersparnisse gemacht — nicht zu bezweifeln.

Der italienische Marineetat 1911/12.

Der von der Kammer Ende Mai genehmigte Marineetat für 1911/12 enthält nichts Außergewöhnliches. Seine Beträge halten sich ungefähr in den Grenzen, die ihm durch die Marineetatsgesetze, besonders das Gesetz vom 27. Juni 1909, gezogen sind. Folgendes sind seine Hauptetatsposten:

Gegenstand	Etat 1911/12 Lire	Unterschied gegen den Etat von 1910/11 Lire	Bemerkungen
Kriegsmarine	161 128 160	+ 11 311 900	Die Gesamtsumme wird durch Hinzutritt der mit dem Spezialgesetz bewilligten Summen erheblich geändert werden.
Allgemeines	2 360 400	— 689 900	
Handelsmarine	20 352 461	— 2 449 656	
Pensionen	8 657 500	+ 582 000	
Kapitalsbewegung . . .	2 716 750	+ 263	
Summe . . .	195 215 272	+ 8 754 608	

Die Steigerung des Marineetats ist hauptsächlich durch die mit Gesetz vom 27. Juni 1909 bewilligte Erhöhung der Ausgaben für Schiffbau usw. von 60 auf 70 Mill. Lire verursacht.

Die Kammerverhandlungen über die Marineetatsgesetze.

Aus dem Kammerbericht über den Marineetat, in dem der Berichterstatter Del Balzo in allen Punkten sein Einverständnis mit den Maßnahmen und Forderungen der Marineverwaltung ausspricht, sind folgende Auskünfte erwähnenswert, die der Marineminister auf Anfragen erteilt hat.

Unterpersonal.

Die Effektivstärke des Unterpersonals betrug am 1. Januar etwa 27 277 Mann (Etatsstärke 28 500), darunter 6740 Kapitulanten. Sie stieg infolge der Rekruteneinstellung bis zum April 1911 auf etwa 34 000 Mann und wurde dann durch vorzeitige Entlassung alter Mannschaften wieder vermindert.

Die Heranziehung des erforderlichen, länger dienenden Personals und von Freiwilligen wird auch nach der jetzt erfolgenden Einführung der dreijährigen Dienst-

Digitized by Google

zeit keine Schwierigkeiten machen, vorausgesetzt, daß der Gesetzentwurf betreffend Kapitulanten und Freiwillige (siehe „Marine-Rundschau" vom März 1911) zur Annahme gelangt.

Schießübungen.

Bei den im Jahre 1910 abgehaltenen Schießübungen wurde für 2,6 Mill. Lire Munition verfeuert, und zwar 950 Schuß 20,3 cm-Kalibers, 12 000 Schuß 15,2 und 12 cm-Kalibers, 50 000 Schuß aus leichten Geschützen, 550 000 aus 2,5 cm-Abkommrohren und 1,3 Millionen Schuß aus Handfeuerwaffen. Aus den 28 cm- und 30,5 cm-Geschützen wurde wegen ihrer geringen Lebensdauer, die bei den 30,5 cm-Geschützen nur 60 bis 80 Schuß beträgt, nicht geschossen. Die Schießübungsergebnisse von 1910 werden nicht veröffentlicht werden. Sie sollen zufriedenstellend gewesen sein.

Unvorhergesehene Deplacementsvergrößerung bei Neubauten.

Die Tiefertauchung von „Dante Alighieri" um 25 bis 30 cm infolge von 1200 t Deplacementsüberschreitung gegenüber dem ursprünglichen Bauplan wird den Gefechtswert des Schiffes angeblich nicht merklich beeinträchtigen.

Derartige unvorhergesehene Deplacementsüberschreitungen kommen nach Angabe des Ministers in allen Marinen vor. Die englischen Kreuzer der „County"-Klasse tauchen fast alle 30 cm tiefer als planmäßig vorgesehen ist, ebenso — und zwar nach offiziellen amerikanischen Angaben — das englische Linienschiff „Dreadnought". Die öffentliche Meinung in England beziffert die Tiefertauchung dieses Schiffes sogar auf 90 cm, was einer Deplacementsvermehrung um 2700 t entsprechen würde.

Die unbeabsichtigte Tiefertauchung amerikanischer Schiffe beträgt nach offiziellen amerikanischen Angaben bei:

„Alabama" . . .	9 cm	„Kearsarge" . . .	19 cm	„New Jersey" . .	24 cm
„Missouri" . . .	10 „	„Kentucky" . . .	19 „	„Rhode Island" .	24 „
„Ohio"	15 „	„Nebraska" . . .	24 „	„Illinois"	25 „
„Connecticut" . .	15 „	„Georgia" . . .	24 „	„Virginia"	28 „

Die russische Marineverwaltung, die einzige, die für jedes Schiff das tatsächliche Deplacement angibt, hat folgende Unterschiede zwischen diesem und der planmäßigen Wasserverdrängung veröffentlicht:

bei den Schiffen:	Planmäßiges Deplacement	Tatsächliches Deplacement	Überschreitung an Deplacement
	t	t	t
„Petr Weliki"	9 665	10 406	741
„Navarin"	9 476	10 206	730
„Sfewastopol"	10 960	12 305	1345
„Sfissoi Weliki"	8 880	10 410	1530
„Gromoboi"	12 960	13 220	260
„Rurik"	10 963	11 690	727
„Jekaterina II."	10 100	11 048	948
„Tscheffma"	10 100	11 396	1296
„Sfinop"	10 100	11 230	1130
„G. Pobjedonoffjez" . . .	10 280	11 032	752

Digitized by Google

Kalibersteigerung.

Bei der Kalibersteigerung, die zurzeit alle großen Marinen beschäftigt, sucht man das wirkungsvollste Kaliber mit möglichst kleinem Geschützgewicht zu verbinden, wie aus nachstehender Tabelle der modernen schweren Schiffsgeschütze verschiedener Staaten hervorgeht:

Staaten	Kaliber mm	Gewicht des Geschützes t	Gewicht des Geschosses kg	Anfangs-Geschwindigkeit m	Anfangsenergie t m	Energie pro t des Geschützes t m	kg Metall des Geschützes pro kg Metall des Geschosses
England	343 L/50	82,00	567	875	22 150	251	152,00
"	305 L/50	67,00	385	917	16 100	237	174,00
Italien	305 L/46	58,60	385	850	15 400	262,7	152,40
Frankreich	305 L/50	56,28	440	870	17 000	302	128,00
"	340 L/45	67,35	605	810	20 250	301	111,24
Deutschland	305 L/50	53,10	390	939	17 500	366	136,15
"	355 L/50	83,70	620	935	27 650	366	135,00
Österreich-Ungarn	305 L/50	61,30	450	850	16 570	270	136,22
V. St. von Amerika	356 L/45	71,42	635	762	18 784	263	112,30
Argentinien	305 L/50	67,06	394,6	884	15 709	263	170,19
Brasilien	356 L/45	Englischer Konstruktion. Einzelheiten fehlen.					
Japan	305 L/46 und L/50	"	"				
Spanien	305 L/50	"	"				
Rußland	305 L/50	"	"	"	"		

Schiffsmaschinen.

Laut Auskunft des Marineministers erhalten die neuen Unterseeboote und ein Teil der neuen Torpedoboote Dieselmotoren. Mit den bisher verwendeten Fiat-Schwerölmotoren ist man nicht recht zufrieden. Von letzteren haben z. B. die vier, die dem Unterseeboot „Foca" nach seiner Havarie am 27. April 1909 an die Stelle von seinen sechs Benzinmotoren eingebaut worden sind, während der Überführung des Bootes von Spezia nach Venedig im vorigen Sommer nicht zufriedenstellend gearbeitet, und am Schluß der Reise mußten drei Viertel der Besatzung der „Foca" wegen Vergiftung durch die aus den Motoren entwichenen Gase in das Landlazarett überführt werden. Die Marineverwaltung will die heimische Motorenindustrie weiterhin ermutigen, damit sie zur Herstellung ebenso guter Schwerölmotoren gelangt wie die ausländische Industrie.

Der Kammerbericht empfiehlt die Verwendung von Explosionsmotoren auf Kriegsfahrzeugen in weitestgehendem Maße, zumal da alles darauf schließen lasse, daß die Motoren bald die Dampfmaschinen auch auf den größten Kriegschiffen ersetzen werden. Zunächst seien in Zukunft die Zerstörer mit Motoren auszurüsten. Aber auch einige Spezialschiffe, deren Beschaffung als dringend notwendig bezeichnet wird, nämlich Bergungsschiffe für Unterseeboote und Minenleger, müßten Motoren erhalten, und zwar die Bergungsschiffe deswegen, weil der Unglücksfall mit dem deutschen Unterseeboot „U 3" gezeigt habe, daß Dampfmaschinen hier wegen der nicht dauernden Betriebsbereitschaft im Nachteil seien.

Digitized by Google

Für neu zu erbauende Unterseeboote fordert der Kammerbericht größeres Deplacement und größeren Aktionsradius, damit die Boote die Verteidigung von Meerengen wie diejenige von Otranto übernehmen könnten. Die zurzeit fertigen (7) und im Bau befindlichen (13) Unterseeboote seien bis auf 3 (2 Typ „Cavallini" zu je 400 t und 1 Typ „Germania" zu 330 t) nur für lokale Zwecke verwendbar.

Am Schlusse spricht der Kammerbericht über Turbinen und sagt, daß unzweifelhaft ihnen der Fortschritt in der Geschwindigkeit moderner Kriegschiffe zu verdanken und daß bisher der Parsons-Turbine allein die Garantie sicheren praktischen Arbeitens zuzusprechen sei.

Von den italienischen Kriegschiffen sind oder werden ausgerüstet mit Parsons-Turbinen: „San Marco", „Dante Alighieri" und die 3 Schiffe der „Cavour"-Klasse, mit Curtiß-Turbinen: die Kleinen Kreuzer der „Marsala"-Klasse, und mit Turbinen des heimischen Systems Tosi: die Zerstörer der „Impavido"-Klasse. Schließlich erhält versuchsweise ein Torpedoboot eine Belluzzo-Turbine, die vor allen anderen Systemen den Vorteil hat, die Rückwärtssteuerung aus dem Vorwärtsgang bei jeder Maschinengeschwindigkeit zu ermöglichen, und außerdem bei geringen Schiffsgeschwindigkeiten sparsam arbeitet.

Kammerverhandlungen über den Marineetat 1911/12.

Die Kammerverhandlungen über den eigentlichen Marineetat 1911/12, die Ende Mai stattgefunden haben, waren militärisch ziemlich bedeutungslos und bezogen sich hauptsächlich auf die Handelsmarine, da der Marineminister erklärt hatte, alle Fragen, die die maritime Verteidigung beträfen, erst bei der demnächst folgenden Besprechung des Spezialgesetzes für die Kriegsmarine beantworten zu wollen. Der Marineetat wurde nach einer Besprechung von wenigen Stunden durch einfaches Verlesen der Etatskapitel in Anwesenheit von nur 5 Deputierten genehmigt.

Bei der einige Tage später erfolgenden Lesung des Spezialgesetzes (Änderung zum Gesetz vom 27. Juni 1909) befaßte man sich nur ganz vorübergehend mit dem Spezialgesetz selbst, dessen Annahme von vornherein um so sicherer war, als die Forderungen des Marineministers schon vorher, im Ministerrat, erheblich gekürzt waren Nur vereinzelt wurde die Unklarheit im Wortlaut einzelner Artikel bemängelt. Der Sozialist Turati behauptete, daß die Marineverwaltung Summen zu anderen Zwecken ausgegeben habe, als vom Parlament bestimmt sei.

Militärisch-Politisches.

Fast alle Redner besprachen im Anfang ihrer Ausführungen die **Notwendigkeit maritimer Rüstungen** mit Rücksicht auf die militärisch-politische Lage. **Niemand trat für Abrüstung oder Rüstungseinschränkung unter irgendwelchen Bedingungen ein.**

Der Marineminister erklärte, Italiens Rüstung sei gegen keinen bestimmten Staat gerichtet, sondern habe nur den Zweck, dem Lande die Innehaltung seines Ranges unter den Großmächten zu ermöglichen. Man brauche daher auch mit keinem Staat wegen Rüstungseinschränkungen zu verhandeln. Der Marineschriftsteller di Palma äußerte sich in gleicher Weise und stellte mit Genugtuung eine merkliche Besserung der

Digitized by Google

Beziehungen zwischen Italien und Österreich-Ungarn fest. Gleichwohl verlangte er ein Verhältnis in der Zahl der italienischen und österreichischen Schiffsneubauten von 2 zu 1.

Erhöhtes Bedürfnis nach Verstärkung seiner maritimen Rüstung schaffe für Italien auch die demnächst stattfindende Konzentration der französischen Flotte im östlichen Mittelmeer.

Neubauten.

Di Palma forderte aus vorstehenden Gründen, daß mit der Kiellegung der zwei bis drei geplanten Linienschiffe (Ersatz der „Sardegna"-Klasse), deren Bau das neue Spezialgesetz ermöglichen solle, bald begonnen werde. Er schlug einen Parlamentsbeschluß vor, nach dem der Bau eines Linienschiffes in Zukunft nicht länger als 3 Jahre in Anspruch nehmen dürfe. Der Marineminister erklärte sich mit einem solchen Beschluß einverstanden. Jetzt aber schon auf die Schiffe des nächsten Bauprogramms näher einzugehen, dessen baldige Inangriffnahme auch die übrigen Redner empfohlen hatten, bezeichnete er als verfrüht, weil die Ausführung des Programms von 1909 noch in vollem Gange sei und die Schiffbauindustrie beständig erstaunliche Fortschritte mache.

Die Erklärungen des Marineministers, daß im laufenden Jahre, dem 50sten seit Gründung der Marine, 3 Linienschiffe und 3 Kleine Kreuzer von Stapel laufen und sämtliche Neubauten zu den terminmäßigen Zeiten, also „Dante Alighieri" bis Mitte 1912, „Giulio Cesare" und „Leonardo da Vinci" Frühjahr 1913 und „Conte di Cavour" 1914, zum Geschwader treten werden, rief allgemeine Befriedigung hervor. Die weitere Erklärung, daß infolge verspäteter Anlieferung der von den Terniwerken herzustellenden Panzerplatten möglicherweise eine leichte Verzögerung in der Fertigstellung der Neubauten eintreten werde, die aber die Marineverwaltung durch geeignete Maßnahmen zu verringern oder auszuschalten suchen werde, erweckte bei den Volksvertretern keinerlei Bedenken.

Italienischer Kriegschiffbau.

An der Art und Weise des heimischen Kriegschiffbaues wurde von verschiedenen Seiten Kritik geübt. Besonders der bekannte Schiffbauingenieur Orlando besprach in längerer Rede die organisatorischen Verbesserungen, die innerhalb derjenigen Marinebehörden vorzunehmen seien, die sich mit den Entwürfen und Ausführungen der Schiffsbauten befassen.

Unter anderem forderte er, daß die Marine-Bauingenieure sich in Zukunft mehr als bisher an die Direktiven des Ministeriums halten möchten und empfahl, die Verantwortlichkeit für die Pläne und ihre Ausführung schärfer festzusetzen. Arlotta bemängelte hauptsächlich die häufigen nachträglichen Änderungen einmal abgeschlossener und genehmigter Schiffbaupläne; Ancona befürwortete eine Änderung in der Organisation der Staatswerften in der Art, daß diese von Technikern geleitet und sämtlich einem verantwortlichen obersten Chef unterstellt würden.

Orlando wies darauf hin, daß die Ausrüstung der Schiffe mit Offensivwaffen, die in den Richtungen recht voraus und achteraus zu brauchen seien, nicht zugunsten der Breitseitbewaffnung geschwächt werden dürfe. Die Panzerung sollte so stark wie möglich sein, brauche sich aber nicht über das ganze Schiff zu erstrecken. Ferner

Digitized by Google

forderte er eine möglichst hohe Schiffsgeschwindigkeit und geringen Tiefgang, der bei den italienischen Schiffen — mit Rücksicht auf die Gewässer, die für sie als Kriegsschauplatz in Frage kämen — nicht über 7 bis 8 m betragen dürfe. Die innere Teilung der Schiffsräume dürfe nicht zu weit getrieben werden.

Verminderung der Arsenale.

Über die alle Jahre im Parlament besprochene Notwendigkeit, die Zahl der staatlichen Arsenale (5) einzuschränken, waren die Ansichten der Redner geteilt. Arlotta führte als Hauptgrund für Beibehaltung aller Arsenale (es handelt sich hauptsächlich um die Bauwerft von Castellamare und das Arsenal von Neapel) an, diese solle verhindern, daß die Privatwerften zu einer Monopolstellung für Lieferung von Kriegschiffen gelangten.

Der Marineminister betonte, daß man unvermeidlich zum Aufgeben einer der Staatswerften gelangen werde. Man müsse aber hierin langsam vorgehen mit Rücksicht auf organisatorische und administrative Reformen, die in Vorbereitung sind, und auf die Kosten, die bei einer übereilten Unterdrückung einer der Werften entstehen würden. Die allmähliche Verminderung der Arsenalarbeiter sei ein erster wichtiger Schritt in der Richtung der so wünschenswerten Lösung der Frage, die anderseits jetzt, in einer Zeit außerordentlicher Bautätigkeit der Staatswerften, nicht übereilt werden dürfte.

Indiensthaltungen.

Nach Angabe des Marineministers folgt die Marineleitung bezüglich der Indiensthaltung und Kriegsbereitschaft der Flotte zwei Hauptgrundsätzen: erstens hält sie so viele Schiffe dauernd in Dienst und in Übung, wie erforderlich ist, um im Mobilmachungsfalle alle gefechtsfähigen Schiffe mit ausgebildetem, aktivem Personal zu besetzen; zweitens legt sie besonderes Gewicht auf die Stabilität der Schiffsbesatzungen. Was den Umfang der augenblicklichen Indiensthaltungen betrifft, die der Marineminister als normal bezeichnet, so bestehe das Mittelmeergeschwader aus 6 Schlachtschiffen, 2 großen Torpedofahrzeugen und 8 Zerstörern. Weitere 6 Schlachtschiffe befänden sich im Dienst und zwar 4 von ihnen mit verringerter Besatzung. Diese 4 erhielten im Mobilmachungsfalle die erforderlichen Auffüllungsmannschaften von den dann sofort außer Dienst stellenden Schulschiffen. Um die Stabilität der Schiffsbesatzungen noch mehr zu erhöhen, solle von jetzt ab die Kommandodauer der Offiziere und Unteroffiziere an Bord verlängert werden, ebenso wie diejenige der Flaggoffiziere. Auch werde eine Verstärkung der Schiffsbesatzungen eintreten.

Einheits-Offizierkorps.

Auf dem Gebiet der Personalangelegenheiten stand die jetzt in Ausführung begriffene Neuorganisation des Ingenieurkorps und die seit einigen Jahren erwogene Frage der Schaffung eines Einheits-Offizierkorps durch Verschmelzung des Seeoffizierkorps mit dem der Maschineningenieure im Vordergrunde des Interesses. Alle Redner befürworteten die Einführung des Einheits-Offizierkorps, da die mit diesem in der englischen und amerikanischen Marine gemachten Erfahrungen bis jetzt günstig seien und weil die Einführung der Turbinen den Schiffsmaschinendienst in Zukunft sehr

Digitized by Google

vereinfachen werde. Der Marineminister erklärte, daß er noch zu keiner Entscheidung in dieser Frage gekommen sei; ihre Lösung müsse noch davon abhängig bleiben, wie sich die Ergebnisse der Versuche in anderen Marinen weiterhin gestalten werden. Außerdem werde sie von wichtigen Änderungen im System der Schiffsmaschinen bedingt. Admiral Cattolica hat bisher im allgemeinen den Standpunkt vertreten, daß es ausgeschlossen sei, denselben Offizier zu einem tüchtigen Seeoffizier und gleichzeitig zu einem brauchbaren Ingenieur zu erziehen. Eine Verschmelzung werde zu Halbheiten und zu einer Herabminderung der Leistungen führen.

Flottenstützpunkte.

Auf die Forderung, Brindisi als Flottenstützpunkt weiter auszubauen und zwischen Brindisi und Venedig einen weiteren Stützpunkt, und zwar für kleine und mittelgroße Schiffe — etwa in Ancona — zu schaffen, entgegnete der Marineminister mit der beruhigenden Erklärung, auf dem Gebiete der Küstenverteidigung sei in letzter Zeit viel getan worden, und die Arbeiten seien jetzt dem Abschluß nahe. Ancona solle ein Kriegshafen zweiten Ranges werden. (Hierauf bezügliche Anordnungen sind inzwischen erlassen; Ancona ist vom 1. Juli d. Js. ab als Kriegshafen erklärt worden.)

Brindisi werde am 1. September 1912 als Ausrüstungsplatz der Flotte (base di rifornimento) vollständig ausgerüstet sein. Durch einige Verbesserungen der Hafenanlagen solle erreicht werden, daß auch bei ungünstigem Wetter eine hinreichende Anzahl von Schiffen der Flotte ungestört hier Material ergänzen kann.

In Tarent seien zurzeit Arbeiten zur Instandsetzung des Arsenals im Gange, so daß man dort in Kriegszeiten die größten Reparaturen wird ausführen können. Die zu errichtenden Werkstätten, Dockanlagen usw., die in Friedenszeiten nicht im vollen Umfange in Betrieb sein würden, würden im Mobilmachungsfalle mit Personal anderer Arsenale (gemeint sein dürften die Werft von Castellamare und das Arsenal zu Neapel) und der Privatindustrie aktiviert werden.

Diese Arbeiten und der Damm, der das Mar grande gegen See abschließen soll, würden voraussichtlich 1914 fertig werden. Der Damm werde erbaut, damit die Flotte auf der Außenreede von Tarent einen sicheren, gegen Angriffe von See her geschützten Ankerplatz habe und nicht mehr in das Mar piccolo einzulaufen brauche, in das sie durch eine zufällige oder vom Feinde bewirkte Sperrung der engen Einfahrt leicht eingeschlossen werden könne.

Alle Kohlendepots seien aufgefüllt bis auf dasjenige von Brindisi, bei dem dies erst Ende 1911 der Fall sein werde.

Vizeadmiral Bettolo.

Dem wegen Erreichens der Altersgrenze aus dem aktiven Dienst geschiedenen Admiralstabschef, Vizeadmiral Bettolo, der mehrere Male (1899 bis 1900, 1903 und 1909 bis 1910) Marineminister gewesen war, widmeten alle Redner Worte warmer Anerkennung seiner dienstlichen Tätigkeit.

Genehmigung der Marineausgaben.

Die gesamten Ausgaben für die Marine wurden schließlich nach dreitägiger Verhandlung mit 187 Stimmen gegen 27, und das Spezialgesetz für die Kriegsmarine mit 189 gegen 25 Stimmen angenommen.

Digitized by Google

Die Entwicklung des italienischen

(Die Beträge sind in

Etatsjahr (1. Juli bis 30. Juni)	Marineetat laut Marineetatsgesetz des betr. Jahres	Von der Gesamtsumme des Marineetats entfallen auf					Durch Spezialgesetze wurden dem Etat der Kriegsmarine (1904/05 bis 1911/12 nachträglich) hinzugefügt für		Tatsächlich verfügbare Gesamtsumme für	
		Handelsmarine	Marinepensionen	Kapitalsbewegung a)	Allgemeine Ausgaben	Kriegsmarine	Schiffbau, Unterhaltung von Schiffen, Docks usw. (siehe auch Spalten 13 u. 14)	Personal, Indiensthaltungen usw.	die Kriegsmarine allein (Spalten 6, 7, 8, 9)	Kriegsmarine, Handelsmarine, Pensionen, Kapitalsbewegung zusammen (Spalten 2, 8, 9 oder 3, 4, 5, 10)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1904/05	127,2	9,5	5,8	6,2	1,6	104,1	4	—	109,7	131,2
1905/06	127,2	9,8	6,3	6,2	2,8	102,1	—	—	104,9	127,2
1906/07	139,2	9,8	6,6	6,2	2,8	113,8	11 b)	—	127,6	150,2
1907/08	140,6	9,9	6,9	6,2	2,8	114,9	11 b) + 5 c) + 2 d)	—	135,7	158,7
1908/09	158,6	10,0	7,3	6,2	2,9	132,0	10 b) + 5 c) + 5 d)	0,8 e)	155,7	179,4
1909/10	169,6	10,2	7,7	6,2	3,1	142,5	5 c)	1,7 f) + 0,6 g)	152,9	177,0
1910/11	186,5	22,8	8,1	2,7	3,1	149,8	20	4,8 + 0,2 + 0,12 h)	178,0	211,6
1911/12	195,1	20,3	8,7	2,7	2,2	161,1	10 + 30 b)	7,0 + 1,8 + 0,12 h)	212,2	244,0
1912/13	—	—	—	—	—	—	5 + 30 b)	9,0 + 2,0	210	240
1913/14	—	—	—	—	—	—	5 + 30 b)	9,6 + 1,7	220	250
1914/15	—	—	—	—	—	—	5 + 15 b)	10,7 + 1,8	205	235
1915/16	—	—	—	—	—	—	15	11,0 + 1,7	200	230
1916/17	—	—	—	—	—	—	15	11 + 1,5	200	230
1917/18	—	—	—	—	—	—	15	11 + 1,5	200	230

voraussichtlich mindestens

voraussichtlich mindestens

Digitized by Google

Marineetats 1904 bis 1917.

Millionen Lire angegeben.)

Im Etat der Kriegsmarine enthaltene Beträge für Schiffbau-Materialien, -Löhne und -Arbeitsmittel					Bemerkungen
Ordinarium für Material und Neubau von Schiffen. Unterhaltung vorhandener Schiffe	Extraordinarium, Bau und Erwerb von Schiffen und Materialien: laut Gesetz vom 2. 7. 05, 27. 6. 09 und von 1911 i)	Extraordinarium, Bau und Erwerb von Schiffen und Materialien: Bewilligungen durch sonstige Spezialgesetze	Gesamtsumme für Schiffbaumaterial (Spalten 12, 13, 14) i)	Löhne, Arbeitsmittel u. Verbrauchsmaterial der Kgl. Marine-Etablissements	
12	13	14	15	16	
34,7	4	—	38,7	13,0	a) Kapitalsbewegung ist keine tatsächliche Ausgabe. Der Betrag ist für Pachtung von Staatseigentum usw. vorgesehen.
22,5	5	—	27,5	20,6	
24,1	12	11 b)	47,1	20,8	b) Beträge, die aus Marineetats späterer Jahre vorweggenommen sind.
22,0	12	11 b) + 5 c)	50,0	20,9	
32,1	11	10 b) + 5 c)	58,1	23,3	c) Der Marineverwaltung aus Ersparnissen an früheren Gesamtetats überwiesen.
41,4	11	5 c)	57,4	22,8	d) Für Trockendocks, Munitionsfabriken usw.
					e) Für Offiziersgehälter u. dgl.
					f) Für Marinedetachement in China.
60	20	?	80	22,8	g) Für Funkspruchstationen in den Kolonien.
60	20	30 b)	110	22,8	h) Für Funkspruchstationen in der Heimat am Lande.
60	15	30 b)	105	—	i) Die Summen der Spalten 13 und 15 enthalten außer Beträgen für Schiffbauten auch solche für den Bau von Trockendocks, Befestigungen, Kohlendepots usw., deren zahlenmäßige Höhe in den betreffenden Gesetzen (von 1909 und 1911) nicht angegeben ist.
60	25	30 b)	115	—	
60	25	15 b)	100	—	
60	35 k)	?	95	—	k) Diese Beträge werden aber voraussichtlich bereits 1911/12 bis 1914/15 vorschußweise verbraucht.
60	**35 k)**	?	**95**	—	
60	**35 k)**	?	**95**	—	Die durch das Gesetz von 1911 bewilligten Beträge sind **fett** gedruckt.

Digitized by Google

Die Entwicklung des italienischen Marineetats 1904 bis 1917.

Vorstehende Tabelle zeigt, wie sich unter der Wirkung der hier besprochenen Gesetze die italienischen Marineetats entwickelt haben und zunächst voraussichtlich weiter entwickeln werden sowie welche Summen für den Kriegschiffbau vorgesehen waren oder sind.

Dabei ist zu bemerken, daß der Einblick in die finanziellen Verhältnisse durch die Unübersichtlichkeit des Etats erschwert ist, die ihrerseits ihren Hauptgrund in der Art und Weise hat, in der die italienischen Jahres- und sonstigen Etatsgesetze aufgestellt sind. Es fehlt bei ihnen u. a. in vielen Fällen eine Trennung der Ausgabentitel, z. B. bei den hier im vorstehenden wiederholt behandelten Kapiteln 75 (Material für den Bau neuer Schiffe und Unterhaltung der vorhandenen Schiffe, Schiffskörper, Maschinen, Waffen an Bord und an Land) und 84 (Bau und Erwerb von Schiffen und Materialien für die Kriegsmarine) sowie bei den „Allgemeinen Ausgaben" (Kapitel 1 bis 23), die zugleich die Kriegsmarine, die Handelsmarine und alle übrigen mit der Seefahrt zusammenhängenden Ressorts betreffen. Die Einsicht wird ferner erschwert durch die häufigen Sonderbewilligungen durch Spezialgesetze, die meist rückwirkende Kraft haben sowie durch vorschußweise Zahlungen von Beträgen aus Etats späterer Jahre, schließlich dadurch, daß einige Einnahmen, wie die aus dem Verkauf alter Schiffe und aus den Ersparnissen des Gesamtstaatshaushaltes früherer Jahre, nicht oder nicht immer bekannt werden.

Eine genaue Berechnung der der Kriegsmarine zur Verfügung stehenden Geldmittel und ein genauer Nachweis über deren Verwendung ist daher mit Schwierigkeiten verbunden. Immerhin dürften die Angaben der vorstehenden Tabelle den tatsächlichen Verhältnissen ziemlich nahe kommen.

v. D.

Digitized by Google

Die Pläne einer Eisenbahnlinie nach Indien und die Aussichten ihrer Verwirklichung.

Von Dr. R. Hennig, Berlin-Friedenau.

(Mit einer Kartenskizze.)

Strategische Rücksichten wirken auf die großen Verkehrsunternehmungen der Nationen bald hemmend, bald mächtig fördernd ein. Eine ganze Anzahl von Verkehrswegen, deren hohe Wichtigkeit für das Kulturleben jeder Tag aufs neue erweist, wäre schwerlich so rasch geschaffen worden und zu größter Wichtigkeit gelangt, wenn nicht strategische Bedürfnisse als treibendes Moment mitgewirkt hätten. Schon aus dem Altertum wissen wir, daß die ersten vortrefflichen Fahrstraßen, die ersten Eilboten und Schnellposten, wie sie vor allem im Perserreich und in der Blütezeit des römischen Reiches bestanden, hauptsächlich im Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit im Kriege ins Leben gerufen wurden. Ebenso diente die schon im Altertum zeitweilig recht gut durchgebildete Feuertelegraphie in erster Linie dem kriegerischen Nachrichtendienst. Dasselbe gilt für die bei „wilden" Völkern Afrikas, Südamerikas und Polynesiens weit verbreitete Trommelsprache, die zweifellos als erster Anfang eines Telegraphendienstes angesprochen werden muß. Die mit der Feuertelegraphie eng verwandte optische Telegraphie, wie sie am Ende des 18. Jahrhunderts in Frankreich aufkam, hätte gleichfalls nicht eine so rasche und glänzende Entwicklung durchgemacht, wenn nicht Napoleon I. ihre ausgezeichnete Verwendbarkeit für den kriegerischen Nachrichtendienst erkannt und sie hauptsächlich deshalb aufs sorgsamste gefördert hätte, wodurch ihm nicht zum wenigsten seine in jener Zeit erstaunlich rasche Beweglichkeit ermöglicht wurde, wie sie sich insbesondere im April 1809, vor den Schlachten bei Regensburg, in so überlegener Weise betätigte. — Blicken wir in die neueste Zeit, so sehen wir wieder, daß eine große Reihe von hochbedeutenden Kulturtaten hauptsächlich ihres strategischen Wertes wegen ins Leben gerufen wurden, so z. B. die Große Sibirische Bahn, die Mekkabahn, ja, selbst unsre Berliner Stadtbahn oder unser Kaiser-Wilhelm-Kanal und seine Pendants, die im Entstehen begriffenen Kanäle an der nordamerikanischen Ostküste. Sogar für den Panamakanal wird ja in den Vereinigten Staaten mit Vorliebe sein strategischer Wert ins Feld geführt, wenn auch über diesen die Meinungen geteilt sind.

Anderseits sind auch gar mannigfache bedeutsame Verbesserungen im großen Verkehrsleben der Gegenwart, aller ihrer unbestreitbaren, hohen Vorzüge ungeachtet, bis auf den heutigen Tag noch nicht verwirklicht worden, weil eben strategische Bedenken irgendwelcher Art im Spiele waren. Das typische Beispiel bietet uns ja das überaus langsame Fortschreiten der auf eine Elektrisierung der deutschen Eisenbahnen gerichteten Bestrebungen: wenn Deutschland heute noch keine elektrischen Schnell- und Vollbahnen auf große Entfernungen besitzt, so sind nicht technische und auch nicht finanzielle Schwierigkeiten die Ursache, sondern fast ausschließlich das erhebliche strategische Bedenken, daß ein elektrisch betriebenes Bahnnetz, wegen seiner Abhängigkeit von einer Kraftzentrale, sehr viel leichter als ein Netz von Dampfeisenbahnen lahm-

Digitized by Google

gelegt werden kann. — Unter den mannigfachen anderen Beispielen für einen verkehrshemmenden Einfluß der strategischen Erwägungen auf Erden gibt es außer der durch strategische Bedenken unmöglich gemachten Überbrückung oder Untertunnelung des Englischen Kanals sicherlich kein charakteristischeres Beispiel als die bisherige Vereitelung jeglicher Eisenbahnverbindung nach Indien. In den letzten Monaten, etwa seit der Potsdamer Zusammenkunft zwischen Kaiser Wilhelm II. und dem Zaren, beherrscht dieses Thema wieder in bemerkenswerter Weise die öffentlichen Erörterungen in Deutschland, England, Rußland, Frankreich usw. Dabei sind aber die mannigfachsten, grundverschiedenen Pläne und Entwürfe vielfach durcheinandergewürfelt worden, so daß man wohl behaupten kann, die gegenwärtige Sachlage sei außerhalb der Kreise der speziellen Sachkenner nicht eben sehr durchsichtig; eine Erörterung der verschiedenen Möglichkeiten eines Schienen-Überlandweges nach Indien und ihrer wechselnden historischen Geschicke ist daher vielleicht in vielen Kreisen recht erwünscht.

Die ältesten Pläne einer Überlandbahn nach Indien.

Die Geschichte des indischen Überlandbahnprojekts läßt sich schon zurückverfolgen bis auf die Zeit, wo es weder den Suezkanal noch auch nur eine Eisenbahn auf dem europäischen Festland gab. Schon bald nach den ersten Triumphen des neuen Verkehrsmittels auf englischem Boden schlug nämlich der britische Oberst Chesney vor, den Verkehr nach Indien, der sich damals noch ums Kap der Guten Hoffnung herum bewegte, in der Weise zu verbessern, daß man eine Bahn vom Mittelmehr zum Persischen Golf baue und dort einen Dampferanschlußverkehr nach Bombay einrichte. Chesney empfahl, die Überlandbahn an der Orontesmündung beginnen zu lassen. Im engen Zusammenhang mit seiner Idee stand die damals erfolgte Gründung der sogenannten Lynch-Gesellschaft, welche einen regelmäßigen Dampferdienst auf dem Tigris einrichtete und in den seither verflossenen 8 Jahrzehnten sich dauernd ein zwar nie unbestrittenes oder rechtlich anerkanntes, aber tatsächlich vorhandenes Schiffahrtsmonopol auf dem Tigris und dem Euphrat zu verschaffen gewußt hat. Im übrigen blieb der Chesneysche Plan auf dem Papier stehen.

Er wurde in den 60er Jahren aufs neue hervorgeholt, als ein vom englischen Unterhaus eingesetzter Ausschuß im Anschluß an das von dem offiziellen England wütend befehdete Lessepssche Suezkanal-Projekt, das seiner Verwirklichung entgegenging, über Mittel und Wege zur Verbesserung des Verkehrs mit Indien beriet. Damals grub der Ausschuß den von Oberst Chesney geäußerten Gedanken wieder aus und empfahl den Bau einer Bahn Alexandrette—Haleb (Aleppo)—Bagdad, die also ziemlich genau dem Lauf der heutigen Bagdadbahn gefolgt wäre und in Bagdad Anschluß an die Schiffsverbindungen des Tigris und des Persischen Golfs finden sollte. — Damals geschah es zum ersten Male, daß Sir Henry Rawlinson den noch viel weitergehenden Gedanken in die Debatte warf, der jetzt aufs neue (wie wir noch weiter unten hören werden) aktuelle Bedeutung in ein paar Jahren erlangen dürfte, die genannte Bahn von Bagdad über Teheran und Kandahar bis zur indischen Grenze nach Schikarpur verlaufen zu lassen und somit einen fortlaufenden Schienenweg von der Küste des Mittelmeers bis nach Indien zu schaffen. Im Gegensatz zu ihm trat Hauptmann Cameron für die Idee ein, von Bagdad aus einen direkten Schiffsverkehr nach dem indischen Hafen Kurratschi einzurichten.

Digitized by Google

Der Gedanke der Überlandbahn nach Indien ist in der Folgezeit nie wieder vollständig zur Ruhe gekommen, obwohl man behaupten kann, daß er zurzeit von der Verwirklichung noch ebensoweit entfernt ist, wie vor 50 Jahren. 1873 richtete der 68 jährige Jüngling Ferdinand von Lesseps seinen Blick auf das Projekt: ungesättigt von den frischen Lorbeeren seiner weltgeschichtlichen Tat spähte er nach einem neuen, riesenhaften Gebiet seines Tätigkeitsdranges aus und schien sich zeitweilig für ein ungeheures Überlandbahnprojekt zu erwärmen, das ganz Europa und Asien mit einem riesenhaften Schienenweg durchziehen sollte. Man ging mit einem Plan um, der gewissermaßen ein Kombination der indischen Überlandbahn und der heutigen Sibirischen Eisenbahn darstellte: Paris—Moskau—Kalkutta—Peking lautete die Parole der Idee, an die sich Lesseps' Unternehmungslust heranwagen wollte. Er sandte seinen Sohn Aimé Victor nach Innerasien, damit er studiere, auf welchem Wege am besten die ungeheuren Gebirgsstöcke des „Daches der Welt" von einer Bahn bezwungen werden könnten, aber mehr als alle natürlichen Schwierigkeiten stellten sich politische der Verwirklichung des Planes einer Bahn Moskau—Kalkutta schon damals entgegen: England weigerte sich entschieden, einer von Rußland herabkommenden Bahn die Überschreitung der indischen Grenze zu gestatten, und Lesseps mußte seinen Gedanken fallen lassen und wandte sich nun, nicht viel später, jenem andren Riesenwerk auf dem amerikanischen Isthmus zu, an dem der stolze Sonnenflug dieses reichgesegneten Lebens schließlich zum Scheitern kam. 1880 nahm wieder ein Engländer, Haughton, den von Rawlinson gehegten Plan auf und empfahl eine bemerkenswerte Abänderung, indem er vorschlug, die nach Schikarpur geplante indische Überlandbahn nicht erst in Alexandrette, sondern schon in Skutari am Bosporus beginnen zu lassen. Mit anderen Worten, Haughton empfahl, das heutige Bagdad-Unternehmen genau in der heute geplanten Führung als englische Anlage zu bauen, jedoch eben mit der großzügigen Verlängerung bis an Indiens Grenze. So einleuchtend die ausnehmende Bedeutung dieses Planes war, so wurde er dennoch in England selbst lebhaft bekämpft, mit der Begründung, daß eine am Bosporus beginnende Überlandbahn nach Indien den österreichischen und deutschen Wirtschaftsinteressen weit mehr zugute kommen müsse, als den britischen, und diese Erwägungen ließen denn auch den Plan zu den Akten legen, bis er 1899, freilich in weniger großzügigem Maßstabe, durch Georg von Siemens aufs neue belebt wurde, jetzt allerdings als deutsche Unternehmung, als die vielgenannte und vielumstrittene Bagdadbahn.

In den 80er Jahren begannen denn auch jene immer eingehender erwogenen verschiedenartigen Projekte der indischen Überlandbahn nachdrücklicher als vorher erörtert zu werden, und es begannen die verschiedenartigen, ins Gebiet der hohen Politik hinübergreifenden Pläne von sich reden zu machen, die nachstehend eingehender erörtert seien.

Die afghanischen Bahnprojekte.

a. Das Bahnprojekt Kuschk—Herat—Kandahar—New Chaman.

Afghanistan ist zurzeit vielleicht der am meisten typische „Pufferstaat", der auf Erden überhaupt zu finden ist. Er verdankt seine gegenwärtige Existenz ausschließlich dem Bedürfnis, die russischen und britischen Eisenbahnen in Asien nirgends unmittelbar aneinander grenzen zu lassen, um Reibungen zu vermeiden. Die beiden in Mittel-

Digitized by Google

asien politisch zumeist interessierten europäischen Großmächte hatten sich über die künftigen Grenzen des Pufferstaates Afghanistan in den Noten des Lord Granville vom 31. Oktober 1872 und des Fürsten Gortschakow vom 31. Januar 1873 genau verständigt. Die damaligen Vereinbarungen wurden in der Folge mehrfach geändert, und die heutige Gestalt des Landes stammt erst aus der Zeit, da Rußland im Jahre 1891 Anspruch auf das Pamir-Plateau erhob. Der in jenem Jahr zeitweilig in bedrohliche Nähe gerückte Krieg zwischen Rußland und England — eine russische Truppenabteilung überschritt damals schon den Hindukusch — wurde nochmals vermieden, indem am 11. März 1895 ein neuer Vertrag geschlossen wurde, der Rußlands Wünsche im wesentlichen befriedigte: das „Dach der Welt" wurde damals russischer Besitz, jedoch mit Ausnahme eines schmalen Streifens am Fuße des Hindukusch, der bis auf den heutigen Tag allein noch Russisch-Asien und Britisch-Asien an dem unmittelbaren Zusammentreffen hindert.

Schon vorher hatte Rußland 1885 einen Zusammenstoß mit Afghanistan gehabt, der zeitweilig recht ernsten Charakter annehmen zu wollen schien. Nach einem vorausgegangenen Gefecht am 18. Mai besetzten die Russen Kuschk im nördlichen Afghanistan, und im Vertrag vom 22. Juli 1887 mußte Afghanistan, ungeachtet der früheren Integritätszusicherungen, die Gegend von Kuschk, das Murghabtal und die Landschaft Badghis an Rußland abtreten. Rußland sicherte den neuen Besitz strategisch durch die sogenannte „Murghabbahn", die von Merw südwärts nach Kuschk vorgetrieben und deren Bau durch einen Erlaß des Zaren vom 7. September 1896 angeordnet wurde. Im Dezember 1898 wurde die fertige, 312$_{4}$ km lange Bahn dem Betrieb übergeben, doch diente sie bezeichnenderweise nicht dem allgemeinen öffentlichen Verkehr, sondern nur den Zwecken des Staates, insbesondere den Militärtransporten. In Friedenszeiten ist die Bedeutung der Murghabbahn gering, ihre Hauptbedeutung liegt eben zunächst in ihrer strategischen Verwertbarkeit, weil sie nötigenfalls den Russen die Möglichkeit eines raschen Vordringens nach Herat an die Hand gibt, da dieser wichtige Ort nur durch das niedrige Parapamis-Gebirge von Kuschk getrennt ist. Wenn sich alles nach russischen Wünschen hätte einrichten lassen, so wäre die Murghabbahn längst zu einer Überlandbahn nach Indien erweitert worden, denn nirgends sonst lagen die Verhältnisse zur Verwirklichung dieser großartigen Idee günstiger, als in der Verlängerung der Murghabbahn. Die Bahn hätte über Herat und Kandahar (in der Kartenskizze ist der Verlauf näher zu erkennen) vordringen müssen, um dann bei New Chaman die britisch-indische Grenze und gleichzeitig das indische Bahnnetz zu erreichen. Erhebliche technische Schwierigkeiten hätte der Bahnbau nicht vorgefunden, das Parapamis-Gebirge vor Herat bot das einzige nennenswerte, jedoch nicht erhebliche Hindernis, und Herat selbst heißt nicht umsonst das „Tor von Indien", denn von dort bis zur indischen Grenze findet weder eine Bahn noch eine marschierende Truppe Geländeschwierigkeiten vor. Die gesamte noch zu bauende Bahnstrecke, die einen Anschluß der indischen an die russisch-asiatischen und somit an die europäischen Bahnen ermöglicht hätte, betrug nur 650 km. Dennoch ist die Lücke zwischen Kuschk und New Chaman bis heute nicht ausgefüllt worden, und die Menschheit bleibt einstweilen um eine der großartigsten Anlagen, die im Verkehrsleben unserer Tage möglich wären, ärmer. Die Gründe dafür sind ausschließlich im Widerstand Englands

Digitized by Google

zu suchen, das sich durch eine aus Russisch-Asien nach Indien laufende Bahn in Nordindien bedroht fühlte. In England selbst erhoben sich zu wiederholten Malen, zuletzt noch 1899 und 1900 im Unterhaus beachtenswerte Stimmen, man möge, im Hinblick auf den außerordentlichen Wert einer Überlandbahn nach Indien, der gerade England selber in allererster Linie zugute kommen würde (die Post von London nach Kalkutta oder umgekehrt brauchte nur 9, die nach Bombay 10 Tage unterwegs zu sein), den Widerstand gegen die südliche Verlängerung der Murghabbahn fallen lassen, aber die militärischen Sachverständigen in England und Indien erklärten den Vorschlag für rundweg undiskutierbar, weil eine von Russisch-Turkestan nach Indien oder auch nur bis Herat laufende Bahn das Zarenreich strategisch zum Herrn von Nordindien machen würde. Schon die zweimalige russische Gebietserweiterung auf Kosten Afghanistans sah man in England äußerst ungern. 1885 bewilligte das englische Parlament sogar 11 Millionen Pfund zur bevorstehenden kriegerischen Auseinandersetzung mit Rußland wegen der afghanischen Frage! Die Gebietserweiterungen und sonstigen Fortschritte der Russen im Norden der jeweiligen Pufferstaaten wurde von England jedesmal mit entsprechenden Kompensationen im Süden beantwortet; die Erweiterung der indischen Nordgrenze durch die Erwerbung von Quetta 1883, durch die Schaffung der Provinzen Britisch-Balutschistan 1887 und der Nordwest-Provinz 1901 galt im wesentlichen einer Paralysierung der russischen Erfolge und der Sicherung Indiens. Als die Murghabbahn nach Kuschk vorgedrungen war und Herat von Norden her bedrohte, durchbrachen die Engländer bei New Chaman das afghanische Grenzgebirge Chodscha Amrum mit einem gewaltigen Tunnel, der zunächst keine andre Bedeutung hatte, als ihnen jederzeit eine rasche Vorschiebung ihrer Bahn und nötigenfalls auch ihrer Heeresmacht nach Kandahar zu gestatten, falls im Norden eine neue Bewegung der russischen Expansionsgelüste bemerkbar werde.

England und fast in noch höherem Maße Britisch-Indien wacht aufs eifrigste darüber, daß die russischen Bahnen nicht etwa doch bei passender Gelegenheit einmal die Grenze Afghanistans überschreiten, und der gegenwärtige Emir des Landes, Habib Ullah, ist ebenfalls sorgsamst darauf bedacht, sein Land, das nur der Eifersucht zweier Großmächte seine Existenz und Unabhängigkeit verdankt, völlig frei von Eisenbahnen zu halten, denn er weiß ganz genau, daß dort, wo die Eisenbahn ihren Einzug hält, seine Herrschaft ein Ende hat.

b. Das Bahnprojekt Samarkand—Kabul—Khaiberpaß—Peschawar.

Von allen indischen Überlandbahnplänen bleibt die vorgenannte Bahn, welche die Linie Kuschk—New Chaman einschlagen würde, unbedingt diejenige, die am leichtesten und schnellsten verwirklicht werden könnte. Alle anderen Bahnpläne geben in technischer und in wirtschaftlicher Hinsicht oder in bezug auf die Möglichkeit einer Herstellung in absehbarer Zeit weit mehr zu Bedenken Anlaß. Unter den an eine Durchquerung Afghanistans anknüpfenden Plänen kommt neben dem vorbehandelten überhaupt nur ein einziger in Betracht, der jedoch mit sehr viel ungünstigerem Gelände zu rechnen hätte, als die Bahn Kuschk—New Chaman. Ein Edikt des Zaren vom 8. Juni 1895 ordnete an, daß die transkaspischen Bahnen Rußlands, die seit dem 27. Mai 1888 bis Samarkand verkehrten, ostwärts nach Tschernajewo, Taschkent und Andischan

Digitized by Google

weitergebaut würden. Diese Bahn nähert sich der indischen Grenze noch mehr als die Murghabbahn; freilich ist der Ort Andischan, der am nächsten der Grenze liegt, durch Bergketten und Bergmassive, die zu den größten und unzugänglichsten der ganzen Welt gehören, von ihr geschieden: Tianschan, Pamirplateau, Hindukusch und überdies noch ein Teil vom Himalaya schieben sich hier zwischen das russische und indische Bahnnetz ein und lassen jeden Gedanken eines Bahnanschlusses als unsinnig erscheinen. Nicht viel weiter westlich jedoch von der Stelle, wo das britisch-indische Reich auf dem Meridian von Andischan seine größte Ausdehnung nach Norden aufweist, liegt der Ort Peschawar, der den nördlichen Endpunkt des britisch-indischen Bahnnetzes darstellt. Von hier nun wäre ein Bahnanschluß nordwestwärts über den berühmten Khaiberpaß hinweg und durch Afghanistan hindurch nach Samarkand technisch ausführbar, wenn auch noch immer mit sehr großen Schwierigkeiten verknüpft, da die Bahn die Ausläufer des Hindukusch überwinden müßte. Da sie die wichtige afghanische Stadt Kabul berühren und sowohl der transkaspischen Bahn wie der 1905 eröffneten Bahn Orenburg—Taschkent eine gute Verbindung nach Nordindien gewähren würde, so macht man sich, allen natürlichen Hindernissen zum Trotz, in Rußland mit dem Gedanken vertraut, auch in diesem östlichen Teil Afghanistans dereinst eine Überlandbahn nach Indien entstehen zu sehen. Um es an den Vorbereitungen zu ihrer möglichst raschen Schaffung seinerseits nicht fehlen zu lassen, geht man in Rußland mit dem Plan um, ähnlich wie von Merw nach Kuschk auch von Samarkand nach Kelif eine Bahn an die afghanische Grenze vorzutreiben, die dann jederzeit, sobald die äußeren Verhältnisse es gestatten, über die afghanische Grenze hinweg und nötigenfalls bis Indien verlängert werden könnte. Doch hat die Bahn Samarkand—Peschawar wegen ihrer sehr viel größeren technischen und wirtschaftlichen Hindernisse sowie wegen der politischen Bedenken, die gegen sie, genau ebenso wie gegen die Bahn Kuschk—New Chaman geltend zu machen sind, wohl noch sehr viel weniger als die letztgenannte Linie Aussicht auf baldige Verwirklichung.

Die persischen Überlandbahn-Projekte.

Nachdem das russisch-englische Abkommen über Mittelasien vom 31. August 1907 und die Potsdamer Zarenzusammenkunft vom Oktober 1910 den russischen Eisenbahnplänen in Persien endgültig den Weg geebnet hat, machte seit den letzten Monaten des Jahres 1910 der in Rußland neuerdings aufgekommene Plan, den Überlandanschluß nach Indien, den man in Afghanistan einstweilen vergeblich erwarten wird, über Persien zu suchen, viel Aufsehen und erregte zeitweilig die Meinung der politischen Kreise in Rußland, England und Indien recht beträchtlich. Rußland geht jetzt sehr ernstlich daran, das ihm schon früher (1888) verliehene Monopol des Eisenbahnbaus in Nordpersien in die Tat umzusetzen, nachdem mit dem 20. März 1910 der Termin abgelaufen war, bis zu dem Rußland und England sich gemäß einer Konvention von 1885 verpflichtet hatten, keine Bahnen in Persien zu bauen. Die russischen Bahnen in Transkaukasien reichen seit 1904 südwärts bis Djulfa herab. In Djulfa schließt seit dem 1. Juli 1910 eine regelmäßig verkehrende, auch kommerziell wichtige Automobillinie an, die nach dem 138 km entfernten Täbris führt.

Digitized by Google

Der Plan, eine Eisenbahn vom Kaspischen Meer durch Persien hindurch nach Indien zu bauen, ist schon älter als die oben beschriebenen afghanischen Überlandbahnprojekte. Bereits 1885 reichten der spätere Dumapräsident Chomjakow und der nachmalige Moskauer Oberbürgermeister Tretjakow der russischen Regierung den vom Chefingenieur der transkaukasischen Bahnen Palszewski entworfenen Vorschlag ein, die nach Baku hinablaufenden Bahnen über Teheran, Isfahan und Kirman mit Indien in Verbindung zu bringen. Die Regierung lehnte früher die Idee als undiskutierbar und gefährlich rundweg ab, um sie jetzt selbst von neuem aufzunehmen.

Man scheint sich in England und Indien mit dem Plan der persischen Überlandbahn wesentlich leichter als mit dem der afghanischen zu befreunden, wenn auch die russische Versicherung, die persische Route bringe alle Vorteile und vermeide die Nachteile der afghanischen Linie, mit Skepsis aufgenommen wird. Jedenfalls ist der russische Vorschlag einer persisch-indischen Überlandbahn in England ausnehmend freundlich aufgenommen worden, und daher sind gegenwärtig die Aussichten, daß vielleicht auf diesem Wege die Überlandbahn nach Indien zustande kommt, günstiger als je zuvor. Sowohl der Minister des Auswärtigen Sir Edward Grey, wie sein Unterstaatssekretär Sir Arthur Nicholson und selbst der jetzige Vizekönig von Indien Lord Hardinge of Penshurst sind für ein Zusammengehen mit Rußland, so daß die politische Lage dem transpersischen Projekt förderlich sein kann. Daß die Bahn für Englands Handel höchst wertvoll sein würde, wertvoller als für den russischen, liegt auf der Hand. Die Möglichkeit, Personen und Postsachen in nur sieben Tagen zwischen London und Bombay befördern und überdies die Kosten einer solchen Reise etwa von 1200 auf 700 bis 800 ℳ herabsetzen zu können, sind verlockend genug, um das Projekt für friedliche Zeiten überaus wünschenswert erscheinen zu lassen.

Noch ist das letzte Wort in der Angelegenheit nicht gesprochen, aber trotz der in England wie in Rußland gegenwärtig vorhandenen Bereitwilligkeit, über das Projekt der persischen Überlandbahn zu verhandeln, dürfte eine Verständigung noch in weitem Felde stehen, denn für England wird vermutlich die Küstenführung, für Rußland die Binnenlandführung die conditio sine qua non bleiben, und da auch im übrigen, rein wirtschaftlich betrachtet, die indische Bahn, wenn sie durch Persien und Balutschistan läuft und riesige Strecken durchschneidet, die zu ihrer Ernährung nicht das geringste beitragen können, nicht entfernt ebenso günstige Aussichten bietet, wie die afghanische Route, so scheint es einstweilen noch äußerst fraglich, ob die Überland-Eisenbahn nach Indien auf diesem Wege Wirkichkeit werden wird. —

Verlängerung der Bagdadbahn nach Indien.

Der beste und kürzeste Weg zwischen England (oder Mitteleuropa) und Indien führt nun aber, wie ein Blick auf die Karte sogleich erkennen läßt, überhaupt nicht durch Rußland, sondern durch Kleinasien und Persien nach Indien, als Seitenzweig der zum Persischen Golf hinabstrebenden deutschen Bagdadbahn. Da von Mesopotamien her Indien keinerlei strategische Bedrohung zu fürchten hat, so würden gegen den Plan auch politische Bedenken nicht in die Wagschale geworfen werden können, und eine indische Überlandbahn auf diesem Wege kann allen friedlichen Interessen gleichmäßig zum Vorteil gereichen. Gerade aber weil ihr jeder strategische Wert abgeht,

Digitized by Google

ist es etwas zweifelhaft, ob in absehbarer Zeit an ihre Verwirklichung zu denken ist, denn in wirtschaftlicher Hinsicht würde eine derartige Bahn ein großes Risiko darstellen: die weiten Gebiete Südpersiens und Balutschistans, die sie durchziehen müßte, können, wie schon oben gesagt, zu ihrer Ernährung nicht viel beitragen, sie würde in erster Linie auf den Durchgangsverkehr angewiesen sein, und zwar wieder nicht auf den von Gütern, sondern auf den von Postsachen und allenfalls Personen. Davon kann aber eine Bahn nicht wohl bestehen, wie die Wirtschaftsgeschichte allenthalben zeigt. So sehr erwünscht daher gerade auch den Engländern ohne Ausnahme die durch Mesopotamien und Persien laufende Überlandbahn nach Indien sein würde, so wird doch niemand so leicht Lust bezeigen, sie zu bauen, und ohne staatliche Beihilfe Englands wird dies überhaupt kaum möglich sein. Lediglich als Mittel, den Post- und Reisendenverkehr zu beschleunigen, würde die Bahn jedenfalls eine etwas zu kostspielige Anlage darstellen. Diese indische Überlandbahn würde bei Bagdad von der Hauptbahn zum Persischen Golf abzweigen und über die Grenzstation Chanikin nach Persien hineinführen, um alsdann über Isfahan in die oben gekennzeichnete Route der russisch-persischen Überlandbahn einzumünden. Auch bei dieser Führung würde es wieder zweifelhaft sein, ob der Endpunkt der Bahn in Kurratschi oder in Schikarpur zu suchen sein würde. Die ältesten englischen Pläne rechneten, wie oben gesagt, mit einem Verlauf nach Schikarpur.

Die Verlängerung der Bagdadbahn nach Indien hat immerhin eine gewisse Aussicht auf eine dereinstige Verwirklichung, zumal da sie eben politisch und strategisch in jeder Hinsicht vollkommen harmlos ist; die alten, oben erwähnten Verkehrsprojekte eines Sir Henry Rawlinson und Haughton würden dann das Licht der Welt erblicken.

Eine türkisch-persische Überlandbahn nach Indien über Erzerum.

Die soeben beschriebene Führung einer indischen Überlandbahn unter Benutzung der Bagdadbahn würde immerhin noch nicht den allerkürzesten Weg darstellen, denn der Verlauf über Bagdad bedingt eine Abweichung von der geraden Linie in einem weit nach Süden ausladenden Bogen. Ein wenig kürzer, wenn auch noch nicht voll der geraden Linie entsprechend, wäre eine Bahn Skutari—Angora—Erzerum—Täbris—Isfahan—Kurratschi, mit deren Zustandekommen neuerdings vielfach gerechnet wird. In der Türkei plant man zurzeit den Bau einer von Angora über Siwas und Erzindschan nach Erzerum laufenden Bahn und trifft alle Vorbereitungen zur baldigen Herstellung einer solchen Linie. Damit ist freilich noch nicht gesagt, daß sie wirklich bald geschaffen werden wird, denn man muß mit der Möglichkeit rechnen, daß Rußland einer solchen Bahn, durch die es sich strategisch bedroht fühlen könnte, Schwierigkeiten macht. Rußland hat dahin gewirkt, daß die türkischen Bahnen im nördlichen Kleinasien bis jetzt nicht über Angora hinausgewachsen sind, ja, um ganz sicher zu gehen, wußte sich Rußland im Jahre 1900 von der türkischen Regierung ein Monopol für den Bau von Eisenbahnlinien östlich der Linie Angora—Kaisarie zu verschaffen, weniger in der Absicht, dort Bahnen wirklich zu bauen, als vielmehr alle Bahnbauten in diesen der russischen Grenze benachbarten Gebieten ein für allemal zu vereiteln. Nur die türkische Regierung selbst sollte das Recht haben, hier gleichfalls Bahnen ins Leben zu rufen; diese Bedingung hatte aber anscheinend rein aka-

Digitized by Google

demischen Charakter, denn vor einem Jahrzehnt schien es noch ausgeschlossen, daß die türkische Regierung aus eigener Kraft Bahnen bauen werde, und tatsächlich wäre ja somit, durch Rußlands passiven Widerstand bedingt, das ganze östliche und der größte Teil des nördlichen Kleinasien, sehr zum Schaden des Landes, dauernd ohne alle Bahnlinien geblieben. Jetzt nun will die neue türkische Regierung das Versäumte nachholen, sie hat zweifellos den redlichsten Willen dazu und hat umfangreiche Vorarbeiten anstellen und Pläne ausarbeiten lassen. Dennoch ist zwischen Wollen und Vollbringen ein weiter Weg, und selbst wenn die finanzielle Seite der Frage glatt geregelt werden

Bahnwege nach Indien.

sollte, was durchaus nicht unwahrscheinlich ist, so muß man doch noch immer mit der Möglichkeit rechnen, daß Rußland, obwohl es die Türken bisher ruhig hat gewähren lassen, schließlich, wenn die Sache ernst wird, doch noch Mittel und Wege finden wird, um ein so weites Vorschieben türkischer Bahnen gegen seine Grenze zu verhindern.

Sollte aber die Bahn Angora—Erzerum doch dereinst über kurz oder lang verwirklicht werden, so ist auch die Möglichkeit eines Anschlusses an die persischen Bahnen und die Schaffung eines kürzesten Weges zur indischen Grenze gegeben. Von Trapezunt über Erzerum nach Täbris führt von jeher die vielbenutzte „genue-

Digitized by Google

sische Handelsstraße", der die Bahn zwischen Erzerum und Täbris im wesentlichen folgen könnte. In Täbris aber wäre bereits der Anschluß an die russischen Bahnen erreicht, die von Baku und Tiflis her nach Persien vordringen und somit auch an die geplante Überlandbahn nach Indien, die, wie gesagt, von russischer Seite zurzeit geplant wird. Alsdann würde die türkisch-persische Überlandbahn nach Indien ganz unzweifelhaft der russisch-persischen den Rang ablaufen können, denn der Weg über Konstantinopel und Erzerum ist für Mitteleuropa bequemer und kürzer als der über Rostow und Baku.

Gerade aus diesem Grunde aber muß man es als sehr fraglich bezeichnen, ob die indische Überlandbahn über Erzerum wirklich zustande kommen wird, denn die Russen werden die geplante Bahn von Persien zur indischen Grenze natürlich nur dann bauen, wenn deren Früchte zuverlässig ihnen selbst zugute kommen, mit anderen Worten, wenn sie die Gewißheit haben, daß der Durchgangsverkehr sich auf russischem Boden, d. h. über Baku und Rostow, abspielen wird. Das aber wieder ist nur möglich, wenn die Strecke Täbris—Angora oder mindestens Täbris – Erzerum eben nicht von einer Bahn befahren werden kann. Die Russen werden sich also einem Eisenbahnanschluß zwischen Täbris und Erzerum einstweilen widersetzen, und sie werden damit auch Erfolg haben, da ja Nordpersien heute, mindestens in bezug auf seine Eisenbahnerschließung, geradezu als russisches Gebiet angesprochen werden kann.

Die Aussichten der über Erzerum laufenden Überlandbahn sind somit als sehr ungünstig zu bezeichnen, und zwar aus politischen Gründen heraus. Wirtschaftlich würde diese Linie unter allen genannten die meisten Aussichten bieten, da sie die weitaus kürzeste ist, aber Rußland will von ihr nichts wissen, weil sie seine eigenen Wirtschaftsinteressen schädigen würde, und England betrachtet sie gleichfalls mit mehr Besorgnis als die mesopotamische, weil ihr nahes Herantreten an die russische Grenze ihr strategisch fast dieselbe Bedeutung verleiht, die eine geradenwegs von russischem Gebiet nach Indien laufende Bahn haben würde.

Unter solchen Umständen erscheint zurzeit die schließliche Ausführung und Verlängerung der Bagdadbahn doch noch als das aussichtsreichste Projekt unter den vorliegenden Entwürfen für eine indische Überlandbahn. England kann sich durchaus damit befreunden und wird voraussichtlich nötigenfalls selber gern Hand anlegen, um diese strategisch völlig unbedenkliche, fürs Wirtschaftsleben unermeßlich wichtige Bahn so rasch wie möglich herzustellen. Von seiten Rußlands aber erwachsen der Verlängerung der Bagdadbahn nach Persien keine Schwierigkeiten mehr. Neben der Bagdadlinie kommt für die indische Überlandbahn wohl nur noch die russisch-persische ernsthaft in Betracht, doch stellen sich der letzteren unbedingt größere Schwierigkeiten in den Weg als der ersteren. — Die Bagdadroute ist zurzeit jedenfalls die einzige, auf der die Bahn völlig frei ist für einen Überland-Schienenweg nach Indien. Freilich müssen selbst dann, wenn gar keine neuen Schwierigkeiten auftauchen sollten, noch lange Jahre vergehen, bevor die Verwirklichung des riesenhaften Projektes in greifbare Nähe rückt. Aber kommen wird und muß einst die Zeit, an der die Welt um eines der bedeutsamsten, überhaupt jemals geschaffenen Verkehrsmittel reicher werden wird. —

Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Zu dem Artikel „Die Luftschiffe".

Im Maiheft der „Marine-Rundschau" befindet sich ein Aufsatz „Die Luftschiffe" von Herrn Ingenieur Manfred Erhardt-Kiel.

Der Herr Verfasser, dessen größte Erfahrungen augenscheinlich auf der Kenntnis des Zeppelin-Luftschiffes beruhen, schreibt: „Er überließe es dem geehrten Leser, seinem eigenen Gefühl entsprechend, sich für dieses oder jenes System zu entscheiden." Der Laie, der seinen Artikel liest, wird am Ende der Lektüre fraglos sich für das starre System entscheiden; denn die Nachteile des Zeppelinschen Luftschiffes werden mit dem folgenden einen Satz abgetan:

„Dem stehen als Nachteile die ja bekannte Transportunfähigkeit zu Land, wenigstens auf größeren Entfernungen, das im Verhältnis zu den anderen Typen große tote Gewicht sowie eine gewisse Empfindlichkeit gegen starkes Aufstoßen, z. B. beim Landen, gegenüber."

Die beiden anderen Typen werden zusammengefaßt, was für die Beurteilung insofern ungünstig ist, als die aufgezählten Nachteile, von denen jedes System den einen oder anderen haben mag, als für beide geltend gelesen werden. Ihre Vorteile werden in zwei kurzen Sätzen erledigt, von denen der erste mit den Worten beginnt:

„Ein nicht zu leugnender Vorteil." Das macht den Eindruck der Voreingenommenheit. Ein unparteiischer Beschreiber hat ja gar kein Interesse daran, einen Vorteil zu leugnen.

Im Interesse des Leserkreises der „Marine-Rundschau" halte ich es für richtig, auf einige Stellen des Artikels „Die Luftschiffe" hinzuweisen und an ihnen Kritik zu üben:

Seite 611. Sachlich unrichtig ist die Bemerkung, daß man beim halb- und unstarren Schiff die Schrägstellung durch Einpumpen von Luft in das vordere oder hintere Luftballonet erreicht. Diese Art der Höhensteuerung nur mit Luft ist eine spezifische Eigenschaft des Parsevalschen Systems. Einige der halbstarren Schiffe besitzen überhaupt nur ein Ballonet.

Bei den Militärluftschiffen wird die Höhensteuerung mit Hilfe einer Steuerfläche oder durch Umpumpen von Wasser ausgeführt.

Auf Seite 613 schreibt der Verfasser, daß durch die Sicherheitsvorrichtungen des Parsevalschen Luftschiffs ein für die Hülle gefährlicher Überdruck unter allen Umständen vermieden wird. Auf Seite 619 steht dagegen folgendes: „Der Ballonetbetrieb erfordert wegen der damit verbundenen fortwährenden, mehr oder minder großen Änderung des Innendrucks in der Gasmasse eine gespannte Aufmerksamkeit. Welche Folgen ein auch nur ganz kurzes Außerachtlassen des Ballonetbetriebes nach sich zieht, haben wir aller Wahrscheinlichkeit nach aus der Erbslöh-Katastrophe zu ersehen."

Digitized by Google

Hiergegen ist zweierlei einzuwenden. Zunächst werden etwaige Mängel an den Sicherheitsvorrichtungen des Erbslöh-Luftschiffes, einer bestimmten Luftschiff-Konstruktion, die ihre ersten Erprobungen machte, als ein Nachteil sämtlicher Schiffe mit Ballonetbetrieb bezeichnet, zweitens ist aber der Unfall des Erbslöh-Schiffes dadurch entstanden, daß aus Sparsamkeitsrücksichten zu einem Luftschiff, das hohen Überdruck forderte, ein Ballonstoff genommen worden ist, für dessen Haltbarkeit die liefernde Firma keine Garantie übernehmen konnte. Daraus kann man dem Ballonetbetrieb keinen Vorwurf machen. Man könnte mit derselben Berechtigung den Dampfkessel verbannen, weil ein einzelner aus zu schwachem Material hergestellt und explodiert ist.

Der Verfasser erwähnt bei den Parseval-Luftschiffen, daß neuerdings bei den kleineren Typen ein Flächenhöhensteuer verwendet würde, und schreibt dann auf Seite 614: „Ob eine solche Konstruktion auch bei größeren Schiffen bei dem gänzlichen Mangel fester Punkte am unstarren Ballonkörper möglich ist, muß die Zukunft lehren."

Daß dies möglich ist, beweist das Siemens-Schuckert-Luftschiff, das größte existierende, unstarre, bei dem die Höhensteuerung durch Flächen bewirkt wird. Wenn trotzdem die Gesellschaften für unstarre Systeme auf Flächenhöhensteuer verzichten, so ist der Grund dafür wohl in dem zufriedenstellenden Arbeiten der Ballonetsteuerung zu suchen; denn auch der Kostenpunkt spielt keine Rolle, da das Flächenhöhensteuer im Gegensatz zur Ballonetsteuerung nicht patentiert ist.

Erst bei kleinen Luftschiffen wird die Flächensteuerung eine technische Notwendigkeit, da die Ballonets eine beträchtliche Vergrößerung der Hülle bedingen und bei einem kurzen Luftschiff nur eine entsprechend geringere Wirkung, als beim langen, hervorrufen können.

Auf Seite 616 sagt Herr Ingenieur Erhardt, daß infolge der Stoffdurchlässigkeit sich auch in den Luftleitungen zwischen Ballonet und Ventilator Knallgas befinden könnte. In die Zuführungsleitungen zum Ballonet kann eine Knallgasmischung niemals eintreten, denn die in Höhe des Ballonkörpers eingeschalteten Ventile öffnen sich nur auf Druck vom Ventilator her, so daß die Zuführungsleitungen stets mit frischer Luft angefüllt sind. Knallgas kann sich aber gerade bei „Z"-Luftschiffen zwischen Außenhülle und Einzelballons bilden, z. B. wenn beim Höhergehen die Überdruckventile, die sich an der Unterkante befinden, abblasen. Das dann austretende Wasserstoffgas vermischt sich mit der Luft innerhalb des Außengerüstes und kann, wenn es auch durch gute Ventilationsvorrichtungen möglichst bald nach außen abgegeben wird, bei der Lage der Gondeln mit Motoren dicht unter dem Tragekörper zur Katastrophe führen.

Vom Siemens-Schuckert-Luftschiff wird auf Seite 617 gesagt: „Fahrten bei schlechter Witterung hat das Schiff bis jetzt noch nicht erledigt."

Die schlechte Witterung hat auf ein fahrendes Luftschiff bisher noch niemals eine schädliche Wirkung ausgeübt. Es ist dies auch für ein Luftschiff ebensowenig schädlich wie für einen Freiballon, sofern unter schlechter Witterung stürmischer Wind verstanden wird.

Gegen vertikale Luftströmungen von sehr großer Stärke werden alle Luftschiffe annähernd gleich empfindlich sein. Schlechte Witterung — Wind — schadet Luftschiffen in erster Linie beim Aus- und Einbringen in die Halle und beim

Digitized by Google

Vorankerliegen. Die hierbei leider zahlreichen Unfälle der „Z"-Schiffe im Gegensatz zu den nichtstarren Systemen sind allgemein bekannt. Gegen Regen und Schnee sind die Luftschiffe im Verhältnis ihrer Oberflächenausdehnung zu ihrem Auftrieb empfindlich und es dürfte fraglos sein, daß hierin das größte unstarre Schiff allen anderen im günstigen Sinne überlegen ist.

Herr Ingenieur Erhardt bespricht im weiteren die Vor- und Nachteile der einzelnen Schiffe. Er schreibt dabei auf Seite 617:

„Die große Anzahl der Einzelballons bürgt bei vorkommenden Defekten, wenn nicht stets für eine Fortsetzung der Fahrt, so doch für ein sicheres Landen auch bei Havarie eventuell mehr als eines Ballon-Aggregates."

Das ist ohne weiteres zutreffend für den Fall, daß die verletzten Einzelballons entweder in der Mitte des Schiffes liegen, oder, was praktisch unwahrscheinlich ist, gleichmäßig auf den Gaskörper verteilt sind. Daß bereits ein verletzter Einzelballon an der Spitze und ebenso natürlich am Heck katastrophal wirken kann, bezeugt, — die Richtigkeit der Zeitungsnachrichten vorausgesetzt, — die Zerstörung des „Z"-Schiffes im Teutoburger Walde, wo die Entleerung eines Kopfballons eine so starke Abwärtsstellung hervorrief, daß sie dynamisch nicht auszugleichen war.

Verletzungen in der Mitte sind aber auch bei unstarren Schiffen nicht unter allen Umständen verhängnisvoll. Ein Parseval-Luftschiff wurde unten in der Mitte durch einen abfliegenden Metallteil aufgeschlitzt. Spitze und Heck kehrten sich durch ihren Auftrieb nach oben, das Schiff knickte also völlig ein und senkte sich aus 250 m Höhe langsam wie ein Freiballon zur Erde. Ich kann hier gleich eine andere, irrtümliche Bemerkung an späterer Stelle des Ehrhardtschen Artikels berichtigen. Auf Seite 619 steht, daß beim nichtstarren Schiff ein Einknicken des Ballons ein Losewerden jeweils der vorderen oder hinteren Tragtaue und eine dauernd schiefe Lage der Gondel hervorrufen würde. Dies ist nicht für alle Systeme zutreffend. Für jeden, der die bewegliche Gondelaufhängung und die Gewichtsverteilung beim Parseval-Luftschiff etwas eingehender studiert, ist das Irrtümliche dieses Satzes offenbar, ganz abgesehen von halbstarren Schiffen, bei denen dem Träger ja gerade neben anderen Aufgaben besonders die der Gewichtsverteilung zufällt.

Es heißt weiter auf Seite 617: „Die Gasverluste, wie sie durch den Ballonetbetrieb namentlich bei warmer Witterung unbedingt entstehen, sind (beim starren System) ganz gering."

Dieser Satz ist nicht ganz verständlich. Gasverluste entstehen bei warmer Witterung dann überall, wenn die Ausdehnung des Wasserstoffgases die Überdruckventile zum Öffnen bringt. Dies tritt bei unstarren Systemen erst dann ein, wenn die Ballonets abgeblasen haben. In der im Ballonet enthaltenen Luftmenge, die stets in irgend einer Größe während der Fahrt vorhanden ist, ist eine ähnliche Reserve gegen Gasverluste bei Prallschiffen gegeben wie bei starren Schiffen durch die Kompressionsfähigkeit des Gases vor dem Abblasen der Überdruckventile.

Weiter schreibt der Verfasser auf Seite 617: „Gasverschlechterungen, wie sie durch die, die oben genannten Knallgasbildungen im Gefolge habenden Diffusionen zwischen Gas- und Luftraum entstehen, treten hier nur äußerst gering auf."

Digitized by Google

Das ist erstens nicht richtig, denn bei dem starren Luftschiff des Zeppelinschen Typs kann die Luft an allen Stellen des ganzen Ballonkörpers durch die verhältnismäßig dünnen Wände der nicht unter Überdruck stehenden Einzelballons diffundieren, während bei dem auch im Ruhezustande unter innerem Überdruck stehenden Prallschiffen der sehr viel stärkere Stoff die Diffusionsmöglichkeit bis zu einem gewissen Grade verringert. Nur durch die verhältnismäßig geringe Oberfläche der Ballonets ist die Möglichkeit einer stärkeren Diffusion bei Prallschiffen gegeben. Zweitens aber ist die Tatsache belanglos, denn die Auftriebsverminderung durch Diffusion ist nach den eigenen Worten des Grafen Zeppelin bei einem Luftschiff so gering, daß sie im Vergleich zu dem mitführbaren Speisevorrat der Motoren gar keine Rolle spielt. Tatsache ist, daß z. B. das „Parseval-Luftschiff 6" trotz zahlreicher Fahrten und bei einer täglichen Nachfüllung von nur 1 Prozent des Gesamtvolumens einschließlich des durch Fahrten verbrauchten Gases seine Füllung volle 4 Monate lang behalten hat, ohne merklich an Tragfähigkeit einzubüßen.

Herr Ingenieur Erhardt rühmt die unbedingt längere Lebensdauer der Hüllen der starren Schiffe gegenüber den halbstarren und unstarren. Das ist nicht erwiesen. Warum sollte die so viel stärkere Hülle des Prallschiffes nicht ebenso lebensfähig sein wie die schwachen der „Z"-Schiffe? Um aber aus vielen Beispielen eins herauszugreifen, fährt doch noch heute das Parseval-Luftschiff „P. L. 1" mit seinen Geschwistern bis 10, 11 und 12 zusammen ohne eine Erneuerung seiner Hülle. Aber selbst wenn es wäre: Ist es nicht wichtiger, daß die Haltbarkeit des Luftschiffes die der Hülle überdauert, als daß die Hülle jahrelang hält und das Luftschiff nur kurze Zeit?

Fraglos sind die Hüllen der Einzelballons bei den „Z"-Schiffen durch die Außenhülle während der Fahrtperiode besonders geschützt. Der Hauptverbrauch aller Hüllen erfolgt aber während ihres Lagerns, dem größeren Teile der Zeit. Beim Lagern sind aber alle Hüllen den Witterungseinflüssen gleich stark ausgesetzt. Die Wirkung auf die „Z"-Hüllen ist stärker, da ihr Stoff dünner und dementsprechend empfindlicher und weniger widerstandsfähig ist.

Seite 617, letzter Absatz lautet:

„Hinsichtlich der Befähigung, auf dynamischem Wege die Höhenlage zu ändern, ist das das Anbringen der Flächenhöhensteuer beinahe an den äußersten Enden des Körpers ermöglichende starre Schiff den andern ganzen bedeutend überlegen, was z. B. bei der Notwendigkeit, plötzlich eintretende Regen- oder Schneebelastung zu parieren, von großer Bedeutung ist."

Fraglos richtig ist, daß durch Flächenhöhensteuer eine schnellere, aber darum bei den jetzigen Ruderkonstruktionen weniger feine Wirkung, als mit Luft- und Wassersteuerung erzeugt wird. Wären die Fälle zur Einnahme einer plötzlich schnelleren Schräglage des Luftschiffes häufig oder genügte die Ballonetsteuerung nicht allein den augenblicklichen Anforderungen, so müßte es Wunder nehmen, weshalb die Parsevalgesellschaft nicht das nicht patentierte Flächensteuer einführt. Das Luftschiffer-Bataillon ist ja gerade von der Höhensteuerung durch Flächensteuer abgekommen und zur Steuerung durch Umpumpen von Wasser übergegangen, die auch eine schnellere Wirkung erzielt als die „P"-Steuerung.

Digitized by Google

Das vom Herrn Verfasser angezogene Beispiel überrascht. Regen oder Schnee fallen doch nicht so plötzlich in ihrem ganzen Gewicht vom Himmel wie ein Apfel vom Baum. Und wenn auch die Ballonetsteuerung langsamer wirkt als die Flächenhöhensteuerung, so geht es denn doch nicht so langsam, wie der Herr Verfasser anzunehmen scheint. Sollte — was ich für möglich halte — die mit unstarren Schiffen gemachte praktische Erfahrung des Herrn Verfassers mit dem Militärluftschiff „P II“ erworben sein, das verhältnismäßig langsam steuert, so muß darauf hingewiesen werden, daß dieses Schiff durch eine nachträgliche Vergrößerung der Ballonets ohne gleichzeitige Vergrößerung der Zuleitungsschläuche nicht als Maßstab für die Höhensteuerung von Ballonet-Luftschiffen herangezogen werden darf.

Bemerkt soll hierbei noch werden, daß der Drehkreis der „Z“-Schiffe und die Abdrift entsprechend den großen Abmessungen der Schiffe wesentlich größer ist als bei den kleineren Luftschiffen der unstarren Systeme.

Auf Seite 618 heißt es:

„Die Betriebssicherheit bei schlechtem Wetter (z. B. bei dauerndem Regen) ist unbedingt recht gut.“ Es hätte wohl in einem unparteiisch gehaltenen Artikel eine solche Eigenschaft bei dem einen System nicht besonders hervorgehoben werden sollen, ohne einen Beweis dafür zu erbringen, daß sie bei den anderen Systemen in weniger hohem Maße vorhanden ist.

Seite 618, Absatz 3:

„Die Möglichkeit, den Angriffspunkt der Propellerarbeit nach der Widerstandsmittellinie zu legen, ist ein ganz besonderer Vorteil und für die Beurteilung der Frage über weitere Steigerbarkeit der Geschwindigkeiten der „Z“-Schiffe von Wichtigkeit.“

Wenn der theoretische Vorteil, den Angriffspunkt der Propellerarbeit nach der Widerstandsmittellinie zu legen, wirklich praktisch so groß wäre, wären die meisten Konstrukteure mit den Propellern nicht immer näher an die Gondel gerückt („M. III“, „IV“, „Siemens-Schuckert“, französische Bauart).

Worauf gründet sich ferner die Äußerung:

„Die bei anderen Systemen nicht vorhandene Möglichkeit der Verankerung (wenigstens nicht bei böigem Wetter)?“

Der unbefangene Beobachter kann sich doch unmöglich des Eindrucks erwehren, daß die starren Luftschiffe in bezug auf die Verankerung die denkbar schlechtesten Erfahrungen gemacht haben. Abgesehen davon, daß ein verhältnismäßig kleineres Luftschiff sich immer leichter verankern läßt als ein großes, daß ein unstarres Luftschiff die auf die Hülle wirkenden Windstöße lange nicht in dem Maße auf die am Boden ruhende Gondel überträgt wie ein starres Luftschiff, daß ein Eingondelschiff bei der Verankerung stets leichter zu handhaben ist als ein Zweigondelschiff, abgesehen von allen diesen Vorteilen bleibt doch der eine ausschlaggebende, daß das verankerte und nicht fahrbereite halb- oder unstarre Luftschiff jeden Augenblick gerissen werden kann, während das starre völlig dem herrschenden Wetter preisgegeben ist. Es hätte sich dem Herrn Verfasser, der doch mit seinem Artikel eine gewisse Maßgeblichkeit seines Urteils beanspruchen will und darf, nicht entziehen dürfen, daß z. B. das Parseval-

Digitized by Google

Luftschiff „P. L. 3“ am 14. November 1909 nachmittags bei heftigem Südostwinde und Schneegestöber im Freien bei Gotha gelandet ist und in diesem Schneegestöber 48 Stunden verankert gelegen hat, ehe es wegen des immer noch auffrischenden schweren Sturmes gerissen werden mußte. Gerade zu der Zeit, als etwa der Artikel des Herrn Ingenieurs Erhardt im Druck gewesen sein mag, hat ein anderes unstarres Luftschiff 6 Tage und Nächte bei Amsterdam im Freien gelegen und täglich eine größere Anzahl von Aufstiegen unternommen. Die Rundfahrt mit dem jetzigen „P II“ der Militärverwaltung von der Ila in Frankfurt a. M. aus über Nürnberg—München—Augsburg usw. mit täglichem Biwakieren, die Fahrten der Parseval-Luftschiffe des letzten Jahres nach Dresden, Chemnitz, Magdeburg, Halberstadt, Braunschweig, Hamburg, Kiel, Altheide, Kudowa, Kattowitz, Essen dürfen nicht unerwähnt bleiben, wenn man behauptet, daß die unstarren Luftschiffe verankerungsunfähig wären. Trotz der unendlich größeren Zahl von Landungen, die unstarre Luftschiffe in Deutschland den starren gegenüber ausgeführt haben, ist bis heute noch kein unstarres Luftschiff bei der Landung erheblich beschädigt worden.

Die 37 ½stündige Dauerfahrt des Grafen Zeppelin ist ein berechtigter und stolzer Triumph seines Schiffes. Eine solche Dauerfahrt ist tatsächlich bis heute noch von keinem anderen System erreicht worden. Das liegt aber nicht zum mindesten an der größeren Wohnlichkeit der „Z“-Schiffe, auf die im Gegensatz zu den Luftschiffen der halbstarren und unstarren Systeme in Deutschland mehr Wert gelegt ist.

Man muß ja auch bedenken, daß diese Zeppelinsche Dauerfahrt nicht freiwillig so lange ausgedehnt wurde, sondern daß die Unmöglichkeit, Berlin zu erreichen, das Schiff zur Umkehr zwang, um den Bodensee wieder zu erreichen. Theoretisch ist kein Grund vorhanden, warum Prallschiffe von der nötigen Größe nicht ebensolange in der Luft bleiben sollen.

„M III“ von nur 6500 cbm Größe hat inzwischen gelegentlich seiner Überführung von Berlin nach Metz am 7. Februar 1911 eine Dauerfahrt Gotha—Metz in 12 Stunden erledigt.

Der von Herrn Ingenieur Erhardt als „nicht zu leugnen“ bezeichnete Vorteil, ist die Befähigung zur Demontage der halb- und unstarren Schiffe. Da sein ganzer Artikel auf die militärische Verwendbarkeit von Luftschiffen hinausgeht, so wäre es wichtiger gewesen, nicht die Möglichkeit der Demontage im Freien, sondern die Möglichkeit der Montage zu betonen. Das ist für die Truppe das Wertvolle, daß das Schiff mit der Eisenbahn bis dicht hinter die Truppe gebracht werden kann und hinter der Truppe montiert, seinen Erkundungsflug antritt. Wenn man sich die Verteilung von Luftschiffen über die Grenzen Deutschlands gleichmäßig denkt, so werden bei dem heutigen Stande der Leistungsfähigkeit der Luftschiffe die an der Ostgrenze stationierten zerlegbaren Schiffe innerhalb eines Tages den Truppen gegen einen westlichen Nachbar unverletzt zur Verfügung stehen. Aber selbst der größte Optimist kann nach dem heutigen Stande der Starrschiffe und nach den bisherigen Erfahrungen nicht annehmen, daß ein erheblicher Prozentsatz starrer Schiffe vom Osten überhaupt bis an die Westgrenze gelangt, geschweige denn in so kurzer Zeit und ohne Reparaturbedürfnis.

Digitized by Google

Natürlich hat auch die Möglichkeit der Demontage ihre großen Vorteile. „M 1“ wurde z. B. im Frühjahr 1910 innerhalb 6 Stunden gelegentlich der Cölner Übung mit Lenkluftschiffen in Homburg bei ziemlich erheblichem Winde im Freien entleert und abgerüstet. Im letzten Jahre sind verschiedentlich in Schlesien, Posen, Braunschweig und an anderen Orten Parseval-Luftschiffe sogar bei nicht ganz geringem Winde im Freien montiert worden.

Es heißt weiter:

„Der einzige große Gasraum erhöht die Gefahr des Absturzes bei eintretender Havarie der Gashülle . . . . . unter allen Umständen. Hieran würden mit Löchern zum Druckausgleich versehene Zwischenwände, die neuerdings . . . . . eingebaut werden, nichts oder wenig ändern.“

Die neuerdings teilweise eingeführten Schotten sind nicht mit Löchern zum Druckausgleich versehen — jedenfalls ist dem Verfasser kein solches Schiff bekannt, — sondern mit selbsttätigen Ventilen, die sich bei annähernd gleichem Druck auf beiden Seiten offen halten und bei erheblichem Druckabfall auf einer Seite sich sofort selbsttätig schließen. Gegen das Fluten des Gases ändern mit solchen Ventilen versehene Schotten sehr viel, sie schließen nämlich das Fluten des Gases aus. Man würde sie allgemein einführen, wenn nicht die Verwendung von Schotten auch ihre wesentlichen Nachteile hätte. Über die Gefahr des Absturzes bei Verletzungen, die natürlich besteht, ist schon an anderer Stelle gesprochen worden. Immerhin ist bei der Verwendung des Luftschiffes im Kriege diese Möglichkeit gegenüber der Möglichkeit der Zerstörung durch feindliche Geschosse so gering, daß sie nicht mitspricht. Wenn aber der Herr Ingenieur Erhardt moderne Ballongeschosse kennt, so weiß er, daß sie mit absoluter Sicherheit innerhalb der Hülle krepieren. Dabei ist es ziemlich gleich, ob Schotten vorhanden sind oder nicht. Der ganze Ballon fliegt doch in die Luft.

Es ist nicht richtig, daß die Mehrbelastung durch Regen ein Einbeulen zur Folge hat, was sich der Herr Verfasser leicht ausrechnen kann, wenn er den Druck der Regenmenge pro Quadratzentimenter mit dem Innendruck auf die gleiche Fläche vergleicht. Eine Kompression des Gases durch die Regenbelastung ist doch nicht eo ipso mit Gasverlust gleichbedeutend!

Über die Gefährlichkeit des Ballonetbetriebes und die Ursache der Erbslöh-Katastrophe ist bereits oben geschrieben. In diesem Absatz spricht der Herr Verfasser von eintretendem Mangel von innerem Überdruck bei einer Havarie des Ventilators. Die Zuführung von Luft geschieht sowohl mit motorischer als auch mit Handkraft, wenn die motorische versagt. Ein gleichzeitiges Versagen beider Möglichkeiten ist bisher noch nicht vorgekommen und läßt sich auch nicht annehmen.

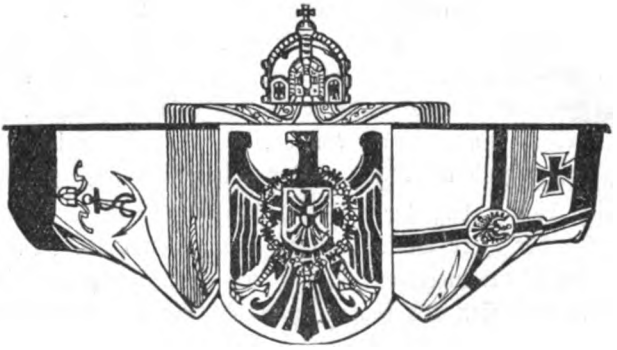
In den letzten Absätzen geht der Herr Verfasser auf das ihm sicher nicht ganz geläufige Gebiet der Aufklärungstätigkeit ein, das er, sehr richtiger Weise, nur ganz allgemein behandelt. Darüber ist in einem im 2. Dezemberheft 1910 der „Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt“ veröffentlichten Artikel über das Luftschiff im Seekriege und im Juniheft der „Marine-Rundschau“ eingehend geschrieben. Wir Seeoffiziere

Digitized by Google

müssen uns nicht zu sehr von theoretischen Erwägungen leiten lassen, und wenn der Herr Ingenieur Ehrhardt seinen Artikel mit der Betonung der „unter allen Umständen größeren Betriebssicherheit des starren Schiffes bei Sturm und Wetter" schließt, müssen wir, die wir doch schließlich mit dem Fahrzeuge im Kriege arbeiten sollen, dem entgegenhalten, daß von sämtlichen bisher gebauten starren deutschen Luftschiffen nur ein einziges, der „Z I" der Preußischen Militärbehörde bis heute am Leben geblieben ist, daß nur dieses eine längere Lebensdauer als 1 Jahr gehabt hat und daß demgegenüber von den bisher gebauten Militär- und Parseval-Luftschiffen noch kein einziges durch höhere Gewalt dauernd unbrauchbar geworden ist.*)

v. Schlick.

*) „P L 5" ist inzwischen durch Feuer zerstört.



Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser hat nach Beendigung der Wettfahrten der Kieler Woche seine alljährliche Erholungsreise in die Nordischen Gewässer an Bord Seiner Yacht „Hohenzollern" angetreten. Kleiner Kreuzer „Kolberg" sowie Torpedoboot „Sleipner" und die Depeschenboote „S 78" und „S 79" bilden die S. M. Y. „Hohenzollern" begleitende Flottille. Die Schiffe haben bislang Stavanger, Bergen und Balestrand angelaufen.

Die Hochseeflotte hat gleichfalls geschwaderweise Kiel wieder verlassen und ihre Übungen aufgenommen.

Großer Kreuzer „von der Tann" ist nach Teilnahme an der großen englischen Flottenparade auf Spithead-Rhede in den Verband der Aufklärungsschiffe zurückgetreten. Eine Anzahl der größeren englischen Tagesblätter äußert sich bemerkenswert günstig über den Eindruck, den dieser neue deutsche Schiffstyp ebenso wie seine Besatzung auf Kenner wie Laien gemacht hat.

— Kohlenübernahme. Ein Geschwader-Tagesbefehl vom 8. Juli erkennt lobend die Leistungen von „Westfalen" (609 t) und „Posen" (610 t) an. „Posen" hat zwar seine Rekordleistungen vom Juni (642 t) nicht erreicht, jedoch wird der wiederum gezeigte Eifer seiner Besatzung hervorgehoben. Es sei hierbei bemerkt, daß die eben erwähnte Bestleistung des Linienschiffes „Posen" bisher noch von keiner anderen Marine erreicht ist.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. S. M. S. „Berlin" ist vom Verbande der Aufklärungsschiffe nach Agadir entsendet worden, um den Schutz der dort wohnenden Angehörigen des deutschen Reiches zu übernehmen, die infolge der Marokkowirren gefährdet sind. Es ist dieses die zweite „Berlin", die als deutsches Kriegsschiff an der Westküste Afrikas Dienst tut, um deutsches Leben und deutsches Gut zu sichern. Im Todesjahr des Großen Kurfürsten vor nunmehr 223 Jahren, verteidigte die Fregatte „Berlin" die kolonialen Gründungen Brandenburgs in Westafrika gegen die holländisch-ostindische Kompagnie in heldenmütiger Weise. Wir entnehmen hierüber der „Cölnischen Zeitung": 1682/83 hatte der Große Kurfürst ein Geschwader nach Guinea gesandt und dort vier gutgelegene und geschützte Forts errichten lassen. Diese Ansiedlung Brandenburgs an fremder Küste und sein Eintritt in den Wettbewerb des überseeischen Handels erregte die Mißgunst des seegewaltigen Hollands. Die holländisch-ostindische Kompagnie ließ unter einem erprobten Befehlshaber ihre Truppen gegen die brandenburgischen Besitzungen vorgehen und die Befestigungen von Acarda und Takrama verwüsten. Die stärker besetzte Feste Friedrichsburg, die die Fregatte „Berlin" unterstützte, behauptete sich gegen die Holländer. Das Kriegsschiff erlag nach langem heldenmütigen Widerstand der Übermacht und fiel in die Hände des Feindes. Das geschah 1688. Der Große Kurfürst, der von den Generalstaaten volle Genugtuung forderte, starb schon am 29. April. An seinem Todestage gab er noch die Parole: „Amsterdam", aber sein Nachfolger ließ diese ernste Mahnung unbeachtet. Die wackere „Berlin" war dahin, der Kolonialbesitz verfiel und die noch vorhandenen kurbrandenburgischen Kriegsschiffe verfaulten.

Fast $2^1/_4$ Jahrhunderte sind seitdem verflossen und heute zeigt wieder eine „Berlin" die Flagge, statt des roten Adlers im weißen Grunde die schwarzweißrote, an der Küste Westafrikas."

Digitized by Google

Bemerkt sei noch, daß die erste „Berlin" sich am 4./5. Juni 1676 in der großen Seeschlacht bei Bornholm auszeichnete, die schwedische Fregatte „Skagard" und einen Brander nahm und nach Kolberg brachte. Später beteiligte sie sich am Abfangen der spanischen Silberflotte, als Spanien die fälligen Subsidiengelder, 1 800 000 Taler, nicht an Brandenburg zahlen wollte.

Der Fischereikreuzer „Zieten" hat seine Begleitfahrten mit den deutschen Loggern bis in die isländischen Gewässer ausgedehnt und hat anfangs Juli Rejkjavik angelaufen.

Indienststellungen. Die Besatzung des am 30. Juni außer Dienst gestellten Linienschiffes „Wettin" stellte am 1. Juli S. M. S. „Thüringen" auf der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven in Dienst. Am 31. Juli erfolgte in gleicher Weise die Auswechslung S. M. S. „Mecklenburg" gegen S. M. S. „Ostfriesland". Beide neuen Schiffe sind ein etwas vergrößerter „Nassau"-Typ; „Thüringen" erzielte bei seiner Übergabeprobefahrt 28 320 indizierte Pferdekräfte der Hauptmaschinen.

Die I. Minensuch-Division hat am 26. Juni in Cuxhaven in Dienst gestellt und ist zur Aufnahme ihrer Übungen nach der Ostsee abgegangen.

Außerdienststellung: Am 8. Juli stellten die I. (R.) und die II. (M.) Torpedobootsflottille in Kiel außer Dienst.

Stapelläufe. Torpedoboot „G 196" ist auf der Germaniawerft vom Stapel gelaufen.

Aus der Liste gestrichen. Durch A. K. O. vom 24. Juni sind die Schiffe „Rhein", „Nixe", „Comet" und „Meteor" aus der Liste S. M. Schiffe gestrichen worden. Mit „Rhein" scheidet damit der Veteran unserer Flotte aus. Er wurde im Jahre 1867 vom Vulkan (Stettin) als Transportschiff erbaut (Vulkan hat im ganzen an 60 Schiffe für die Marine seither geliefert) und diente dieser seiner Ursprungsbestimmung bis zum Jahre 1877. Im nächsten Jahre wurde er Vermessungsfahrzeug, danach 1883 Versuchsschiff für Streuminen bis 1887 und fand dann von 1888 ab bis Herbst 1910 Verwendung als Minenschulschiff. „Rhein" blickt somit auf eine 44jährige, fast ununterbrochene Dienstzeit zurück.

„Nixe", 1885 auf der Kaiserlichen Werft in Danzig vom Stapel gelaufen, fand Verwendung als Schiffsjungenschulschiff in den Jahren 1886/87, 1888/89, 1890/91, 1892/94, 1897/1900 und beschloß ihr Dasein 1906/10 als Tender der Flotte.

„Comet" und „Meteor", ersterer 1892 bei Vulkan (Stettin), letzterer 1893 bei Germania (Kiel) vom Stapel gelaufen, sind nach Beendigung der Probefahrten als Wiederholer bei der Manöverflotte sowie zum Schutze der Nordseefischerei und als Maschinenschulschiffe verwendet worden.

— Die erste Dockung im neuen Schwimmdock der Kaiserlichen Werft zu Kiel wurde anfangs Juli beendet. Zur Aufnahme in das Dock gelangte nach Erledigung einer Reihe von Vorerprobungen als erstes Schiff S. M. S. „Kaiser Karl der Große". Nach Beendigung der Überholungsarbeiten auf dem Schiff wurde dieses am 7. Juli aus dem Dock verholt. Die erste Dienstleistung des gewaltigen Werkes ist ohne Störung von statten gegangen.

— Besuch amerikanischer Kriegsschiffe in Kiel. Nachdem in den ersten Julitagen die zweite Division der amerikanischen atlantischen Flotte, bestehend aus den Linienschiffen „Louisiana", „Kansas", „New-Hampshire" und „South-Carolina", den Kieler Hafen verlassen hatten, sind bereits vier Tage später drei zu einer Division vereinigte amerikanische Schulschiffe daselbst eingetroffen. Es sind dies die älteren Linienschiffe „Iowa", „Indiana" und „Massachusetts". Eine ganze Reihe von Festlichkeiten,

Digitized by Google

Sonderfahrten nach Berlin, nach der Marineschule in Mürwik, Sportveranstaltungen und Ausflüge sind zu Ehren der amerikanischen Gäste unternommen worden und sämtlich sehr harmonisch verlaufen. Am 12. Juli ging die Schulschiffsdivision nach Norwegen weiter.

— Auslandschiffe. Ostasien. Das Kreuzergeschwader verließ am 5. Juli Tsingtau und trat eine Reise in die japanischen Gewässer an. Es wurden bislang Miyadzu, Tsuruga und Hakodate angelaufen. Nur „Emden" ging nach Kobe. Die Kanonenboote befinden sich auf Kreuzfahrten in den großen chinesischen Flüssen bis auf „Luchs" und „Tiger"; ersterer ist in Japan, „Tiger" inzwischen von dort nach Tsingtau zurückgekehrt. Die Torpedoboote „Taku" und S 90 befinden sich beim Kreuzergeschwader.

Australische Station. „Condor" überholt in Tsingtau, „Planet" ist in Matupi auf Station, „Cormoran" hat am 21. Juni von dort seine Rundfahrt durch die Südseebesitzungen angetreten.

Ostafrikanische Station. „Sperber" hat seinen letzten Auslandshafen, Torquay in Südengland, verlassen und ist in Wilhelmshaven, wo seine Schlußbesichtigung stattfand, außer Dienst gestellt worden. „Sperber", 1888 vom Stapel gelaufen, blickt damit auf volle 16 Jahre Auslandsdienst zurück. — „Geier" traf am 21. Juni in Aden ein, nahm dort Kohlen und ging über Port Mahé (Seychellen) nach Daressalam weiter. „Seeadler" befindet sich daselbst auf Station.

Westafrikanische Station. „Eber" ist von Duala nach den Kanarischen Inseln (las Palmas) gegangen; „Panther" hat seine Rundreise von Monrovia über Freetown und Dakar nach Agadir ausgedehnt, ist von dort zur Kohlenübernahme nach Teneriffa weitergegangen und wieder nach Agadir zurückgekehrt. „Möwe" hat die Ausreise von Dakar über Freetown nach Lome fortgesetzt. „Berlin" ist zur Verstärkung der westafrikanischen Station nach Agadir ausgelaufen und von dort zur Kohlenübernahme nach Teneriffa versegelt.

Amerikanische Station. „Bremen" befindet sich in den Kanadischen Gewässern und ist nach Anlaufen von Halifax und Charlottetown (Prince-Edward-Islands) in den St. Lorenzstrom nach Montreal stromauf gegangen.

Mittelmeer. „Loreley" ist von Yalta nach Sewastopol, Nikolajew, Odessa und Galatz gegangen.

— Die Schulschiffe befanden sich sämtlich in den Häfen der schwedisch-norwegischen Halbinsel, wo Merok, Molde, Bergen, Stockholm, Trondhjem und Balestrand besucht wurden. „Hertha" ist dann nach Greenock, „Vineta" nach Helgoland abgegangen.

— Ablösungstransporte: Der Ablösungsdampfer „Neckar" mit den abgelösten Besatzungen des Kreuzergeschwaders und „Condor" ist über Suez und Port Said in der Heimat eingetroffen. R. G. D. „Windhuk" und „Admiral" sind mit der abgelösten Mannschaft des „Seeadler" über Mozambique, Zanzibar, Tanga, Kilindini, Aden, Port Said usw. am 14. Juli in Southampton angekommen.

Gleichzeitig ist der Dampfer „Chemnitz" mit der „Bremen"-Besatzung von Baltimore nach der Weser gegangen.

— Personalien. Auf die vom ältesten Seeoffizier der Marine zum Geburtstage Sr. Majestät des Königs von England und Sr. Majestät des Königs von Dänemark abgesandten Glückwunschtelegramme sind Dankesantworten von seiten der beiden Herrscher eingegangen und bekannt gegeben worden.

— Tagung des Deutschen Schulschiffsvereins. Unter dem Vorsitze des Großherzogs von Oldenburg und in Gegenwart des Herzogs zu Schleswig-

Digitized by Google

Holstein-Sonderburg-Glücksburg sowie der Vertreter der Senate der drei Hansestädte, des Reichskanzlers, des Reichs-Marine-Amtes und des Reichsamtes des Innern tagte am 3. Juli der Schulschiffsverein in Travemünde. Die Entwicklung des Vereins ist durch ihm reichlich zufließende Spenden in finanzieller Beziehung im letzten Jahre außerordentlich günstig gewesen. Bemerkenswert, auch gerade für die Flotte, die auf die Ausbildung ihres Nachwuchses auf getakelten Schiffen seit etlichen Jahren Verzicht geleistet hat, ist die Tatsache, daß auch der Schulschiffsverein die Ausbildung von Dampfschiffsmatrosen in größerer Zahl als bisher als seine neueste Aufgabe plant. Gleichfalls soll für den Eintritt als Zögling der Nachweis der Berechtigung zum Einjährig-freiwilligen Militärdienst in Fortfall kommen.

— Rettung Schiffbrüchiger im letzten Jahre. Die Rettungsstationen der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sind an der deutschen Küste im letzten Etatsjahr fünfzehn Mal mit Erfolg tätig gewesen und haben 57 Personen gerettet, 53 durch Rettungsboote, 4 durch Raketenapparate. Für diese Rettungen sind Prämien im Betrage von 3514 Mark gezahlt worden. Die an die Bootsmannschaften gezahlten Löhne für Übungs- und Rettungsfahrten betrugen 27 670 ℳ. Die Gesamteinnahme des Vereins belief sich auf 338 132 ℳ, ist aber gegen das Vorjahr um 36 000 ℳ zurückgegangen. Gerettet wurden bisher seit Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger 3876 Menschen.

— Schiffbau. Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft ließ am 8. Juli einen neuen Frachtdampfer für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft zu Wasser. Das Schiff, 9300 t groß, erhielt den Namen „Sydney".

Die Zahl der auf deutschen Werften im Bau begriffenen Motor-Seeschiffe hat sich neuerdings wieder um zwei Petroleum-Tankschiffe vermehrt, die von der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft bei der Kruppschen Germania-Werft in Auftrag gegeben sind. Die für den Verkehr zwischen Europa und New York oder Ostasien bestimmten Fahrzeuge sollen eine Tragfähigkeit von 7900 t erhalten bei einer Länge von rund 120 m, ferner bekommen sie: je zwei Schrauben, die durch direkt umsteuerbare Germania-Ölmotoren, System Diesel, angetrieben werden und einen Hilfskessel für den Betrieb der Hilfsmaschinen, soweit diese nicht elektrisch oder mit Druckluft betrieben werden. Die Motoren werden gleichfalls auf der Germania-Werft gebaut; ihre Leistung beträgt 2300 PS. für jedes Schiff.

Suezkanal. Der Suezkanalverkehr hat während der letzten Jahre einen ganz ungeheuren Aufschwung genommen. Der Bruttotonnengehalt der den Kanal passierenden Seeschiffe belief sich im Jahre 1910 auf rund 23 Mill. Tonnen, 3,9 Mill. Tonnen mehr als im Jahre 1908. Entsprechend sind die Kanalabgaben von 105 Mill. Frcs. im Jahre 1908 auf rund 118 Mill. Frcs. schon im Jahre 1909 und nunmehr 1910 auf 127 Mill. Frcs. gekommen. Deutschland steht mit einer Zunahme von 247 000 t an zweiter Stelle, an erster England mit einer Mill. Tonnen. Es folgen dann Frankreich, Holland, Österreich-Ungarn, Rußland, Italien, Dänemark und Schweden. Der Tonnengehalt der passierten Schiffe Japans ist zurückgegangen.

T. T.

⚜

England. Allgemeine Lage. Die Feierlichkeiten der Krönung und die hieran sich anschließende große Flottenschau auf der Reede von Spithead sind ohne Zwischenfall vonstatten gegangen. Kurz nach ihrer Beendigung trat das Königspaar die Krönungsfahrt nach Irland, Wales und Schottland an. Der Zusammenstrom der Schiffe und Mannschaften, die an der Parade teilgenommen hatten, forderte

Digitized by Google

naturgemäß in den englischen Tageszeitungen zu Vergleichen heraus. Es darf festgestellt werden, daß die deutsche Marine hierbei mit am besten abgeschnitten hat; das gute Aussehen, das sichere nnd bescheidene Verhalten unserer Mannschaften wird rückhaltlos gerühmt.

In der Marokko-Angelegenheit haben zunächst alle namhaften Blätter in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Regierung, einige Stimmen ausgenommen, eine abwartende Haltung bewahrt. In letzter Zeit ist, wie den Lesern der „Marine-Rundschau" aus der Tagespresse bekannt ist, eine Änderung eingetreten.

Das englisch-japanische Bündnis ist vor wenigen Tagen in einer Form erneuert worden, wie es der veränderten politischen Gesamtlage, vor allem auch den Wünschen der großen Kolonien entspricht. Nach der neuen Abmachung soll der Bündnisfall sich nicht erstrecken auf den Krieg eines der beiden Staaten mit einer solchen Macht, mit der der andere Staat einen Schiedsgerichtsvertrag abgeschlossen hat. Mit anderen Worten: bei einem Konflikt z. B. Japans mit den Vereinigten Staaten würde England sich nicht beteiligen. Diese eigenartige Neugestaltung des Bündnisses, die nach den voraufgehenden Ereignissen fast zu erwarten war, ist in der britischen Presse mit allseitiger Genugtuung begrüßt worden.

An Stelle von Sir Eldon Gorst ist Feldmarschall Viscount Kitchener zum British Agent and Consul-General von Ägypten ernannt worden. Die Armee bedauert das Scheiden des bedeutenden Mannes aus ihrer Mitte; seine besondere Geeignetheit aber für diesen Posten, einem der schwierigsten und wichtigsten, den England zu vergeben hat, wird fast ausnahmslos anerkannt.

Ein Ende Juni ausgebrochener großer Ausstand der Handelsschiffseeleute und Hafenarbeiter hat mehrere Wochen hindurch angehalten und scheint erst jetzt seinem Ende entgegenzugehen. Er hat nicht nur den Dampferverkehr an verschiedenen Stellen völlig lahmgelegt, an anderen stark behindert, sondern auch an mehreren Plätzen, besonders in Hull, durch die Störung der Getreidezufuhr eine außerordentliche Erhöhung der Lebensmittelpreise zur Folge gehabt, die bis an die Grenze einer Hungersnot heranführte.

— Die Marine im Parlament. Im Unterhause fanden die Verhandlungen in der Kommission über den Rest des Etats 1911 (Kapitel Schiffbau) statt. Die Sprecher der Opposition gingen vor allem auf die Kreuzerfrage ein und behaupteten, England sei mit dem Kreuzerbau gefährlich in Rückstand geraten. Besonders bedenklich müsse das erscheinen für den Fall, daß die Londoner Deklaration anerkannt würde; Admiral Lord Beresford verlangte die schleunige Inbaugabe von 36 Kreuzern.

Ferner wurde die Mittelartilleriebewaffnung der Linienschiffe zur Sprache gebracht; Balfour wies darauf hin, daß England mit dem Fortlassen einer solchen Armierung auf den neueren Schiffen so gut wie allein dastehe. Von anderer Seite wurde darauf aufmerksam gemacht, daß diese Frage eng verknüpft sei mit derjenigen der voraussichtlichen Gefechtsentfernung; nach Mitteilung von Seeoffizieren gäbe es in der Nordsee nicht mehr als 125 Tage im Jahre, an denen man ein Gefecht über 5000 bis 6000 m führen könne; um so unvorteilhafter sei das Fehlen einer schnell feuernden und auf nähere Entfernungen wirksamen Mittelartillerie. Der Erste Lord erwiderte hierauf, mehr als dieser Gesichtspunkt sei ein anderer, nämlich die Zunahme der Torpedolaufstrecken während der letzten Jahre, in Betracht zu ziehen. Denn diese mache es notwendig, die Torpedoboote auf immer größere Schußentfernungen bereits unter Artilleriefeuer zu nehmen. Das habe eine Steigerung der Torpedobootsabwehrartillerie von 7,6 auf 10,2 cm notwendig gemacht, nun reiche dies letztere Kaliber auch nicht mehr. Als dann Balfour einwendete, daß man nicht nur die Torpedobootsabwehr, sondern auch den Gebrauch der Mittel-

Digitized by Google

artillerie gegen Schiffe in der Tagschlacht bedenken müsse, gab McKenna eine ablehnende Antwort.

Den Vorwurf der Vernachlässigung des Kreuzerbaues lehnte der Erste Lord an der Hand von Zahlenvergleichen entschieden ab und gab wegen des Handelsschutzes im Kriege eine beruhigende Erklärung ab; die Admiralität tue alles, um über jedes fremde Schiff unterrichtet zu sein, das bei Ausbruch eines Krieges unter Umständen gefährlich werden könne, und bereite alle Maßnahmen vor, die in solchen Fällen zu ergreifen seien. Im übrigen würde das Bauprogramm des nächsten Jahres mehr Kreuzer enthalten; da andere Mächte ihre Kreuzer vermehrten, müsse Großbritannien ein Gleiches tun, um der entstehenden Gefahr zu begegnen.

— Seekriegsrecht. Vom 28. bis 30. Juni fand im Unterhause die zweite Lesung der Naval Prize Bill statt, die, wie zu erwarten war, die Meinungen scharf aneinander brachte. Der Unterstaatssekretär des Auswärtigen empfahl in einer einleitenden Rede zunächst nochmals die Vollziehung der Londoner Deklaration, als deren Vorzüge er besonders die Freiliste und die Liste der bedingten Kontrebande — vor allem Nahrungsmittel — hervorhob. Die Bestimmungen über Zerstörung neutraler Prisen hätten keine wesentliche Bedeutung für England; ein rücksichtsloses Vorgehen in dieser Beziehung würde für einen Feind Englands eine zu kostspielige Sache werden. Die Tatsache, daß wegen der Verwandlung von Handelsschiffen in Kriegschiffe keine Einigung erzielt sei, lasse die Lage nur unverändert und habe für England dieselben Vorzüge und Nachteile wie für alle anderen Staaten.

Ein Mitglied der Opposition griff diese Ausführungen des Unterstaatssekretärs aufs heftigste an. Die Zustimmung der Dominions, die natürlich hätten gefragt werden müssen, beweise für die Interessen des Mutterlandes gar nichts. Die vorgeschlagene Zusammensetzung des internationalen Prisengerichtshofes sei für England unannehmbar, die zugebilligte Umwandlung der Handelsschiffe in Kriegschiffe von kaum zu unterschätzender Bedeutung. Die Frage der Kontrebande sei hier unvollkommen gelöst, Nahrungsmittel müßten auf die Freiliste. Der Artikel 34 über Bestimmung der relativen Kontrebande sei in Deutschland gemacht.

Ein letzter Versuch, die Entscheidung wiederum hinauszuschieben, wurde unternommen durch den von einem Oppositionsmitgliede gestellten Antrag, die ganze Angelegenheit nochmals durch eine Sonderkommission prüfen zu lassen; hiergegen wendete sich zum Schluß noch Mac Kenna selbst und betonte auf verschiedene Anfragen hin, daß die Direktoren des Intelligence Departments und die beiden letzten ersten Seelords, Admiral Fisher und Admiral Wilson, sich für die Anerkennung ausgesprochen hätten. Der Antrag der Opposition wurde hierauf mit 301 gegen 231 Stimmen abgelehnt. Die Naval Prize Bill wurde in zweiter Lesung angenommen.

— Kolonialmarinen. Viel Aufsehen erregt hat ein Artikel der in Pretoria erscheinenden »Volksstem«, der den Gedanken ausspricht, in einem Kriege des Mutterlandes würde Südafrika am besten daran tun, neutral zu bleiben. »Volksstem« ist ein dem Premierminister Botha und der holländischen Partei nahestehendes Blatt. Wir erinnern uns, daß auf der Reichskonferenz Sir W. Laurier ähnliche Gedanken für Kanada geäußert hatte. Die ganze Frage der staats- und völkerrechtlichen Stellung der großen Dominions wird durch diese Bestrebungen aufgerollt.

Vizeadmiral King Hall erwähnte in einer Rede vor der Handelskammer von Sidney, daß die britische Admiralität dem Commonwealth für seine Flotte 560 Mann aktives Personal auf Abschnitte von je 3 Jahren zur Verfügung gestellt habe; außerdem wünsche die australische Regierung noch etwa 800 Mann von der Royal Fleet

Digitized by Google

Reserve und anderen inaktiven Mannschaften zu haben. Unter der australischen Bevölkerung selbst sei der Marinedienst noch wenig beliebt.

Eine »British and Canadian Shipbuilding and Dock Company« ist im Entstehen begriffen; sie will eine große Werft in Sydney (Neu-Schottland) errichten, auf der Kriegs- und Handelsschiffe jeder Art gebaut werden sollen. Die Gesellschaft soll 35 Jahre lang einen namhaften Zuschuß von der kanadischen Regierung erhalten.

— Personal. Bekanntlich sollten aus den Offiziersanwärtern, die eben jetzt ihre Hauptprüfung bestanden haben, auf Grund des neuen Systems sowohl Seeoffiziere wie Ingenieure und Offiziere der Marineinfanterie hervorgehen; man wollte gerade den letzteren auch eine feste seemännische Grundlage mitgeben und sie mehr als früher mit dem Seeoffizierkorps verschmelzen. Jetzt hat die Admiralität unerwartet 18 Anwärter für die Laufbahn der Marineinfanterieoffiziere gesondert, also nach dem alten Verfahren, eingestellt, da von den übrigen Offizieranwärtern „wegen der unvermuteten Vergrößerung der Flotte und des starken Bedarfs an Seeoffizieren" keine für die Marineinfanterie abgegeben werden könnten. Diese Maßnahme wird vielfach als ein unmotivierter Systemwechsel getadelt. Ob es sich um eine einmalige Ausnahme oder tatsächlich um eine bleibende Änderung handelt, ist abzuwarten.

Der bisherige Chefkonstrukteur Sir Philip Watts beabsichtigt, nach neunjähriger Tätigkeit in diesem Amt, seinen Posten zu verlassen; sein Nachfolger ist noch nicht ernannt.

Die Vorschläge der Kommission über Verbesserung der Verhältnisse des Sanitätsoffizierkorps sollen angenommen worden sein und in nächster Zeit zur Durchführung kommen.

»Hampshire Telegraph« klagt darüber, daß von Offizieren und Mannschaften englischer Schiffe, besonders auf denen mit verminderter Besatzung, neuerdings viel und hoch gespielt werde.

— Schwimmende Streitkräfte, Manöver. Nach Beendigung der Flottenrevue brachen die Verbände zur Vornahme von Manövern auf. Die drei Linienschiffsdivisionen der Heimatflotte mit der Atlantischen Flotte und dem V. Kreuzergeschwader gingen nach Torbay und nahmen von dort aus am 30. Juni und 1. Juli zunächst einige kleinere taktischen Übungen vor, im besonderen Kriegswachdienst- und Fernsignalübungen, Torpedobootsabwehr bei Nacht.

Zur selben Zeit waren sämtliche leichten Streitkräfte der heimischen Verbände sowie die Panzerkreuzer der 1., 2. und 3. Division zu einem größeren Blockademanöver an der SW-Küste Irlands zusammengetreten. Soweit man sich ein Bild davon machen kann, war der Verlauf etwa folgender:

a) Kräfteverteilung:

Blau: Führer Kontreadmiral Bayly.

Panzerkreuzer „Indomitable", stellt blaue Schlachtflotte = 12 „Dreadnoughts" vor,
„Hampshire", „Roxburgh", stellen jeder 3 Panzerkreuzer der „Shannon"-Klasse vor,
12 Kleine Kreuzer,
Minenkreuzer „Thetis", „Latona", „Apollo",
3., 4. und 5. Flottille, im ganzen 78 Torpedoboote.
5 Unterseeboote („D 1", „D 2", „C 31", „C 32", „C 33").

Rot: Führer Kontreadmiral Sir George Warrenden.

Panzerkreuzer „Cochrane", stellt rote Schlachtflotte = 18 „Dreadnoughts" vor,

Digitized by Google

„Indefatigable", „Inflexible", „Invincible", „Defence", „Shannon", „Natal", „Warrior", „Achilles", „King Alfred", „Hogue", „Euryalus", „Carnarvon", „Devonshire", „Antrim",
9 Kleine Kreuzer,
1. und 2. Flottille, im ganzen 50 Torpedoboote.

Rot ist also an schweren Streitkräften stark überlegen.

b) Kriegslage und Aufgaben:

Blau ist in den Häfen und Buchten an der SW-Küste Irlands von Rot blockiert — die genauen Aufenthaltsorte sind Rot nicht bekannt. Die blauen Küstenbefestigungen sind so stark, daß Rot sie nicht angreifen darf.

Rote leichte Streitkräfte sollen die blaue Küste bewachen, Bewegungen der blauen Schlachtflotte an ihr weiter abstehendes Gros melden, ausbrechende leichte feindliche Streitkräfte vernichten. Falls das blaue Gros ausbricht, soll Rot es zur Schlacht stellen und mit überlegenen Kräften vernichten.

Blau soll Rot durch Ausfälle beunruhigen und belästigen, seine Panzerkreuzer zum Handelskriege ansetzen und die Unterseeboote durch den Blockadegürtel der feindlichen Torpedoboote hindurch gegen rote Kreuzer zum Angriff bringen. Eine Entscheidungsschlacht soll Blau vermeiden.

c) Anfangsstellungen: Blau innerhalb, Rot außerhalb der Linie Mizen Head, Gull Rock, Great Skillig.

d) Beginn: Donnerstag, den 29. Juni, 8 Uhr abends; Ende: Sonnabend, den 1. Juli, 11 Uhr abends.

e) Durchführung:

Nacht 29./30. Am 29. Juni um 10 Uhr abends laufen die blauen Torpedobootsflottillen mit den zugehörigen Kleinen Kreuzern aus Bantry Bay, Kenmare River und Dingle Bay aus; auf See schließen sie gegen 11 Uhr aneinander heran und bilden eine breite Aufklärungslinie mit Kurs WSW und geringer Fahrt, um rote leichte Streitkräfte und Kreuzer zu suchen.

Die roten Zerstörer sind in Gruppen zu je 6, mit zusammen einem Unterstützungskreuzer, vor der Küste aufgestellt.

Gegen Mitternacht erfolgen hier und da die ersten Zusammenstöße. „Sentinel" (blau) mit einer Division von 6 Booten stößt auf überlegene rote Zerstörerstreitkräfte, wird außer Gefecht gesetzt und muß bis zum Schluß des Manövers nach Dingle Bay zurückgehen. Ähnliche Gefechte finden an mehreren Stellen statt. — Vor Tagesanbruch sind die blauen Streitkräfte wieder in die Buchten und Flußmündungen zurückgekehrt, ein Drittel von ihnen ist außer Gefecht gesetzt. Rot hat noch stärkere Verluste gehabt.

30. Juni. Bei Hellwerden am nächsten Morgen läuft „Hampshire" mit den beiden Minenkreuzern „Latona" und „Thetis" und 2 Unterseebooten aus der Bantry Bay aus, „Roxburgh" mit „Apollo" und 2 Unterseebooten aus der Dingle Bay.

„Hampshire" mit ihrer Gruppe trifft auf „Hogue" mit 3 Kleinen Kreuzern und 28 Zerstörern der 1. Flottille, wird abgeschnitten und durch die Übermacht mit ihrer Gruppe vernichtet; auf roter Seite fallen aus: „Hogue", „Blanche", „Patrol" und 2 Zerstörer.

„Roxburgh" mit den zugeteilten Fahrzeugen gelingt es herauszukommen und den roten Handel zu bedrohen; um 6 Uhr nachmittags ist sie wieder in Dingle Bay.

Nacht 30./1. Blau trifft nun Anstalten zu einem allgemeinen Ausbruch. Bei einsetzender Dunkelheit laufen sämtliche blauen Streitkräfte aus, vorweg die Torpedoboote, dann Panzerkreuzer und Gros; die Torpedoboote sollen die feindlichen

Digitized by Google

Zerstörer beschäftigen, um so dem Gros die Möglichkeit zu geben, unbeschädigt zu entkommen. Diese Absicht wird erfolgreich durchgeführt, allerdings unter starken Torpedobootsverlusten. Am Morgen des 1. Juli steht das blaue Gros in offener See, bereit, den feindlichen Handel anzugreifen. Rot ist es somit nicht gelungen, den Gegner zur Schlacht zu stellen oder am Ausbrechen zu verhindern, Blau dagegen ist erfolgreich gewesen. Das Manöver wird hier abgebrochen. — Nach anderen Schilderungen haben die blauen Unterseeboote den Ausschlag gegeben. Sie sollen bei Annäherung des Feindes einen Halbkreis um den bedrohten Hafen gebildet haben; die rote Flotte fuhr in ihre Aufstellung hinein und konnte dann weder vorwärts noch rückwärts. In dem folgenden Gefecht soll Rot zwei Drittel seiner Schiffe verloren haben, also vollständig geschlagen worden sein.

Die an diesem Manöver beteiligt gewesenen Streitkräfte gingen darauf nach Torbay und Falmouth, um am 3. und 4. Juli zusammen mit den Linienschiffsdivisionen die Übungen fortzusetzen. Am 3. Juli wurde ein größeres Gefechtsbild gefahren; Admiral Bridgeman führte Rot, bestehend aus 1. und 2. Division, dem II. Kreuzergeschwader und einigen zugeteilten Kreuzern, Vizeadmiral Prinz Ludwig von Battenberg die blaue Flotte, aus 7 Linienschiffen der 3. Division, der Atlantischen Flotte und dem I. und V. Kreuzergeschwader zusammengesetzt. Der Kampf um die Anfangsstellung dauerte 2 Stunden lang, nachher teilte sich die rote Flotte und griff Blau an Spitze und Queue an; genaue Gefechtsskizzen wurden angefertigt. — Am folgenden Tage führte bei derselben Kräfteverteilung Vizeadmiral Callaghan die rote, Jellicoe die blaue Partei; das Gefecht dauerte diesmal nur 40 Minuten.

Die gemeinsamen Manöver mußten hierauf abgebrochen werden, da die 1. und 2. Division mit dem 2. Kreuzergeschwader zu den Festlichkeiten nach Dublin befohlen waren. Die übrigen Verbände nahmen unter Oberleitung des Chefs der 3. und 4. Division kleinere strategische und taktische Übungen im Kanal und in der Nordsee vor. Die Küstenbefestigungen von Portsmouth und Dover waren zeitweise mobilisiert (siehe „Küstenverteidigung"). Unter anderem wurde die Absperrung der Linie Dover—Calais durch eine Vorpostenlinie von 14 Zerstörern mit „Topaze" und „Pathfinder" erprobt; der Minenkreuzer „Iphigenia", in Dover klar liegend, war der Vorpostenlinie zugeteilt. — Am 17. Juli waren diese Manöver beendet, die Linienschiffe der Heimatflotte gingen in ihre Häfen, um den Mannschaften kurzen Urlaub zu erteilen, die 4. Division, soweit sie teilgenommen hatte, reduzierte wieder ihre Besatzungen.

Die Übungen sind nicht ohne mehrere Unfälle vonstatten gegangen. 6 Zerstörer der neuesten Klasse, „Acorn", „Alarm", „Larne", „Lyra", „Nymphe" und „Risleman" sind beim Andampfen gegen schwere See bei hoher Fahrt leckgesprungen, infolge der Erschütterungen lockerten sich die Niete der Außenhaut derart, daß Wasser in die Ölbehälter drang. Die Boote mußten nach Portland einlaufen und wurden dort einer vorläufigen Reparatur unterzogen; diese Ausbesserung scheint jedoch nichts genutzt zu haben, denn als vier von den Booten hierauf zu Artillerieschießübungen ausliefen, kehrten sie bald darauf wieder zurück, weil sich beim Schießen weitere Niete gelockert hatten. Sämtliche 6 Zerstörer sollen nun gedockt und gründlich überholt werden. Auf eine Anfrage im Parlament über den Vorfall gab McKenna eine ausweichende Antwort.

Im Hafen von Devonport kollidierten die Zerstörer „Sunfish", „Havock" und Torpedoboot „045"; die ersteren beiden wurden gering, der letztere schwer beschädigt. Bei einer Hafenverteidigungsübung von Portsmouth rammten sich das Torpedokanonenboot „Spiteful" und Torpedoboot „101" und mußten einlaufen, Beschädigungen scheinbar gering. Beim Kohlennehmen der Heimatflotte in Portland kamen mehrere schwere Unglücksfälle vor, auf „Prince of Wales" allein wurden durch

Digitized by Google

Brechen eines Heißringes ein Mann getötet, acht schwer verwundet; einzelne Preßstimmen wenden sich bei dieser Gelegenheit gegen das übertriebene Wettkohlen. Auf dem Zerstörer „Kangarro" explodierte in See vor Beachy Head ein Dampfkessel, zwei Tote, vier Schwerverletzte. Durch giftige Gase, deren Ursprung nicht mit Sicherheit ermittelt werden konnte, erstickten drei Mann im Bunker von „Superb". An Bord des „Illustrious" wurden infolge einer Kohlengasexplosion drei Mann verwundet.

— Häfen, Küstenverteidigung, Marineanlagen. Bei dem neuen, in Bau befindlichen Trockendock zu Portsmouth ist ein Wassereinbruch erfolgt, die Arbeiter konnten sich nur eben noch retten. Die Schleusenanlage selbst ist unbeschädigt geblieben, die Beseitigung des Schadens wird jedoch längere Zeit in Anspruch nehmen und die Fertigstellung des Docks verzögert werden.

Die Admiralität hat zwei große Schwimmkräne in Auftrag gegeben, die in Verbindung mit den neuen Schwimmdocks verwendet werden sollen; die Kräne werden die größten der Welt sein.

In Portsmouth und Dover hat eine mehrtägige Mobilmachungsübung der Küstenwerke stattgefunden, in deren Verlauf gelegentlich Torpedoboote den Feind markierten; es handelte sich, wie stets bei diesen Manövern, um die Abwehr eines plötzlichen, durch leichte Streitkräfte unternommenen Überfalles.

— Neubauten. Panzerkreuzer „New Zealand" ist am 1. Juli in Fairfield von Stapel gelaufen.

„Lion" erhält einen neuartigen Kommandoturm, der auf allen Neubauten eingeführt werden soll. Der Hauptkommandostand ist niedriger und liegt tief, hat keine Sehschlitze, besteht aus 254 mm-Simpson-Panzer. Im achteren Teil des Turmes erhebt sich über der Decke des Hauptturmes ein kuppelartiger, mit Sehschlitzen versehener Panzeraufbau, der observation tower, der anscheinend von unten vom Hauptturm aus zugänglich ist. Vorteile: besserer Schutz des eigentlichen Kommandoturmes gegen Geschosse, kleinere Scheibe infolge geringerer Höhe, geringste Belästigung durch Artilleriefeuer infolge rückwärtiger Aufstellung des observation tower.

„Falmouth" hat seine Probefahrten beendet; die vitalen Teile des Schiffes sind durch Nickelstahlbeplattung geschützt, außerdem durchlaufendes Panzerdeck. Alle Kessel haben gemischte Feuerung. Es wurden 27,01 kn erreicht.

Von den neuen englischen Unterseebooten der „E"-Klasse (800 t) werden „E 1 bis 2" auf der Chatham-Werft, „E 3 bis 6" in Barrow von Vickers gebaut; Ablieferung 1912/13. Die Boote sollen nach Zeitungsnachrichten mit versenkbaren Schnellfeuergeschützen ausgerüstet sein.

Die Unterseeboote der „B"-Klasse erhalten einen Aufbau, der sowohl bessere Übersicht bei der Überwasserfahrt als auch erhöhte Stabilität im untergetauchten Zustande gewähren soll.

Artillerie. Mehrere Schiffe des China-Geschwaders erzielten besonders gute Leistungen beim Geschützführerpreisschießen. Als Rekord wird das Ergebnis eines 19 cm-Geschützes auf „Minotaur" hervorgehoben, das in 31 Sekunden 6 Schuß, darunter 5 direkte Treffer und 1 Prelltreffer erreichte; der vordere 23,4 cm-Turm desselben Schiffes erzielte 6 Treffer in 1 Minute 25 Sekunden.

Die Geschützeinrichtungen des „Invincible" sind von neuem eingehend erprobt worden; jedes Geschütz wurde 12mal mit voller Gefechtsladung abgefeuert; dabei sollen die elektrischen Bewegungseinrichtungen zufriedenstellend gearbeitet haben.

In »Engineer« stellt ein Captain Jones, Inspector of Ordnance Machinery, Betrachtungen über Kalibersteigerungen der schweren Artillerie an. Er bespricht den Nachteil langer Rohre großen Kalibers, besonders der Drahtrohre, und weist nach, daß wenn England nicht zum Bau fester Rohre schreiten und kein Opfer an Treff-

Digitized by Google

sicherheit und Lebensdauer bringen wolle, ein 38 cm-Geschütz nur die Länge 40 haben dürfe.

— Innerer Dienst. »Naval and Military Record« bringt erneut mehrere Klagen über den „Marine-Sonntag"; der Dienst am Sonntag Vormittag sei infolge der Besichtigung mit allem drum und dran anstrengender und unerfreulicher als der an einem Wochentage. Die Mannschaften seien viel zu pflichttreu, um darüber zu klagen, wenn bestimmte Umstände ein Arbeiten am Sonntag erforderlich machten, möge es selbst ein Kohlennehmen sein. „Aber im gewöhnlichen Friedensdienst und in Zeiten, wo das ganze Personal die Woche hindurch ununterbrochen durch Dienst in Anspruch genommen ist, ist es sicherlich erwünscht, daß der Sonntag an Bord ein Ruhetag wird."

— Die angebliche Bewaffnung deutscher Dampfer. Es lohnt sich im allgemeinen nicht, auf die tendenziösen Behauptungen, die eine gewisse Art von englischen Journalisten über Deutschland und die deutschen Seekriegsrüstungen zu verbreiten beflissen sind, einzugehen. Nur als Beispiel ist gelegentlich ein Einzelfall von Interesse. Im »Naval and Military Record« schreibt seit einiger Zeit ein Herr H. C. B. (Bywater ist sein Name) die Beiträge über Deutschland; er gibt sich den Anschein ruhiger Sachlichkeit und scheint aus Deutschland selbst von einer Seite, der es zwar nicht an Abneigung gegen die deutsche Marine, wohl aber an zuverlässigen Informationen fehlt, mit häufigen Mitteilungen gespeist zu werden. Am 28. Juni schreibt er: „Ich erhalte zuverlässige Nachricht, derzufolge alle Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie eine Armierung von 15 cm-Geschützen und einen Munitionsvorrat von 70 Schuß pro Geschütz an Bord haben (»carry an armament ... and a supply of ammunition ..«). Diese Einrichtung besteht, wie ich erfahre, seit 1900 und ist wahrscheinlich auch für Dampfer anderer Linien eingeführt, doch ist die Information hierüber nicht ganz feststehend (»but here the information is not positive«)." — Und weiterhin: „Jedes Schiff muß einen Stamm ausgebildeter Marine-Reservemannschaften, darunter Geschützführer, an Bord haben." Über Österreich-Ungarn und Italien wird dann Ähnliches berichtet. Es ist zu bedauern, daß Herr H. C. B. seinen kundigen Gewährsmann nicht näher bezeichnet. Unsere Leser werden ein näheres Eingehen auf solche aus der Luft gegriffenen Behauptungen nicht erwarten. E. E. Sch.

Vereinigte Staaten von Amerika. Allgemeines. Die an der mexikanischen Grenze zu Übungen zusammengezogenen Truppen werden allmählich wieder in ihre Garnisonen zurückberufen. Mit den bei diesen Manövern größeren Stils gemachten Erfahrungen ist man im allgemeinen recht zufrieden und hofft von ihrer Verwertung für die Zukunft eine größere Schlagfertigkeit der Armee.

Der Präsident der Vereinigten Staaten und Mrs. Taft begingen am 19. Juni im Weißen Hause die Feier ihrer silbernen Hochzeit.

— Marinepolitik. In seinem Bericht über das Bauprogramm des Rechnungsjahres 1912/13 hat sich der Admiralstab der Marine (General Board) dahin ausgesprochen, daß es notwendig sei, daß mindestens 4 Linienschiffe von den 5 ersetzt würden, die im Jahre 1914 die Altersgrenze von 20 Jahren erreichen und die dann von der ersten Kampflinie gestrichen werden müssen. Mit jedem neuen Linienschiff müßten 4 Torpedobootszerstörer in Bau gegeben werden. Dies sei ein angemessenes und dem Bedürfnis entsprechendes Verhältnis. Es müßten also mit

Digitized by Google

den 4 neuen Linienschiffen 16 Zerstörer mit in Bau gegeben werden. Diese 16 Zerstörer müßten aber auch dann gebaut werden, wenn die 4 Linienschiffe nicht bewilligt werden sollten; denn zurzeit fehle es der amerikanischen Flotte, wenn man auf 1 Linienschiff 4 Zerstörer rechnet, noch an etwa 100 Torpedobootszerstörern. Ferner sei das Bedürfnis nach einem neuen Reparaturschiff dringend. Der „Panther", das einzige augenblicklich vorhandene Schiff dieser Art, sei alt (Stapellauf 1889) und entspräche um so weniger den modernen Anforderungen, als man heute die Flotte möglichst unabhängig von den Werften zu machen anstrebe.

Der ganze Bericht des Admiralstabes zielt darauf hin, eine vollständig ausgerüstete, von der Handelsmarine unabhängige Flotte zu schaffen mit dem ganzen Troß und Zubehör, den sie im Ernstfall braucht, (a balanced battleship fleet) um in der Lage zu sein, auch für längere Zeit die See zu halten.

— Schiedsgerichte, Abrüstung. Admiral Mahan äußert sich in der »Times« über die Friedensbestrebungen des Präsidenten Taft dahin, daß, wenn dieser auch ein Schiedsgericht selbst in Fragen nationaler Ehre für angängig erklärt habe, trotzdem die ganze Regierungsführung des Präsidenten und seine Marinepolitik — jährlicher Bau von 2 Linienschiffen — darauf hindeute, daß er durchaus kein überzeugter Anhänger der Abrüstungsidee sei. Bei der Besprechung des Mahanschen Artikels weist das »Army and Navy Journal« darauf hin, daß Präsident Taft seiner Zeit in derselben Rede, in der er auch Fragen nationaler Ehre dem Schiedsgericht vorzulegen keine Bedenken trug, die Forderung aufstellte, daß der Panamakanal befestigt werden müsse. Hieraus gehe unzweideutig hervor, daß Präsident Taft unter dem Begriff „Fragen nationaler Ehre" nicht solche Fragen gerechnet wissen wolle, bei welchen die Interessen der Vereinigten Staaten in Gegensatz treten zu den Interessen der voraussichtlichen Schiedsrichter. So betrachtet würden die Ideen des Präsidenten Taft gerechter beurteilt werden.

Die Gebietsstreitigkeiten, die zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko dadurch entstanden waren, daß der Rio Grande seinen Lauf geändert hatte, (der sogenannte Chamizalfall) sind von dem internationalen Schiedsgerichtshof dahin beigelegt worden, daß das strittige, im südwestlichen Teile El Pasos gelegene Landgebiet, das einen Wert von etwa 30 Millionen ℳ darstellt, zwischen Mexiko und den Vereinigten Staaten geteilt wird.

Bischoff Fallows, ein früherer General, erklärte in einer Rede in Appleton, Wisconsin, daß eine Nation dann am meisten für den Frieden täte, wenn sie sich stets so gerüstet hielte, wie sie es sein müsse für den Fall, daß sie am Vorabend eines Krieges stünde.

— Atlantische Flotte. Die am 1. Juli beabsichtigte, bisher aber noch nicht durchgeführte Reorganisation der Atlantischen Flotte ist nach einer Rede des Staatssekretärs in der Marine-Akademie in Newport (R. J.) so geplant, daß das Flottenflaggschiff aus dem Divisionsverbande herausgenommen wird und der Flottenchef nicht gleichzeitig Chef einer Division ist. Die Flotte soll sich in 5 Divisionen gliedern, jede zu 4 Schiffen unter dem Kommando eines Konteradmirals. Außerdem besteht die Absicht, alle Reparaturen, soweit irgend möglich, an Bord selbst ausführen zu lassen.

Die 2. Division der Atlantischen Flotte, die an der Kieler Woche in Kiel teilgenommen und hier eine besonders herzliche Aufnahme gefunden hat, hat am 30. Juni die Heimreise nach Amerika angetreten. S. M. der Kaiser, der am 24. Juni dem Flaggschiff des Admiral Badger, Linienschiff „Louisiana", einen Besuch abstattete, sandte bei dieser Gelegenheit an den Präsidenten Taft das folgende Telegramm:

Digitized by Google

„Einer Einladung des Admiral Badger folgend, hatte ich die Freude, heute an Bord U. S. S. „Louisiana" zu frühstücken und mir Schiff und Mannschaft anzusehen. Ich kann nicht umhin, Sie zu dem guten Aussehen der Besatzung, dem hervorragenden Ausbildungsgrad und dem ganzen Zustand des schönen Schiffes zu beglückwünschen. Sie werden, des bin ich sicher, mit Befriedigung vernehmen, daß die Sterne und Streifen in Kiel gut vertreten sind. Ich danke Ihnen sehr herzlich für die Entsendung des schönen Geschwaders nach Kiel. Zu meiner Freude habe ich gesehen, daß sich zwischen den Offizieren und Mannschaften der beiden Marinen herzliche Bande der Freundschaft geknüpft haben."

Präsident Taft antwortete mit folgendem Telegramm:

„Ich freue mich in hohem Grade über Ihr liebenswürdiges Telegramm, das so herzlich gehalten ist in den Gefühlen für die amerikanische Marine, die ganz besonders stolz darauf sein wird, daß Eure Kaiserliche Majestät unserem Admiral die Ehre erwiesen haben, an Bord der „Louisiana" das Frühstück einzunehmen und Schiff und Mannschaft zu besichtigen. Ich bin sehr erfreut, zu hören, daß die amerikanische Flagge in Kiel gut vertreten war und daß Offiziere und Leute unserer Marine die wertvolle Gelegenheit hatten, Freunde zu finden in der deutschen Marine, für deren Gastfreundlichkeit ebensowohl wie für Euer Kaiserlichen Majestät freundliche Kundgebung ich sehr herzlichen Dank sage."

Eine bemerkenswerte Fahrt hat die dritte Unterseebootsflottille ausgeführt. Das Führerboot „Grayling", sowie die U-Boote „Stingray", „Tarpon", „Bonita", „Snapper", „Narwhal" und „Salmon" verließen ohne Begleitung eines Tenders Newport und begaben sich nach den 160 sm entfernten Gloucester, Mass. Bald nachdem sie freies Wasser erreicht hatten, tauchten sämtliche Boote auf 18 m und kamen erst nach 10 Stunden, 2 Boote erst nach 11 Stunden wieder an die Oberfläche.

— Personal. An Stelle des verabschiedeten Konteradmiral Mason ist Fregattenkapitän Twining unter Beförderung zum Konteradmiral zum Vorstand der Waffenabteilung des Marineamts ernannt. Admiral Twining ist 1869 geboren.

Das Marineamt erklärt, daß, wenn die gesetzgebenden Körperschaften die Personnel Bill in der vorgeschlagenen Form genehmigten, dies 2 Millionen ℳ Mehrkosten verursachen würde. Bei dem außerordentlichen Vorteil, den die Besserstellung der Offiziere und Deckoffiziere bedeute, fiele diese Summe gar nicht ins Gewicht.

An der im Juli in London stattfindenden Konferenz von Schiffbaukonstrukteuren und -Ingenieuren nehmen als Vertreter der Vereinigten Staaten der Chefingenieur Admiral Cone und der Chefkonstrukteur Admiral Watt teil, ferner der bisherige Chefkonstrukteur Admiral Capps, der auf seiner Weltreise im Juni auch die deutschen Werftanlagen in Begleitung des amerikanischen Marine-Attachés in Berlin, Kapitänleutnant Traut, besichtigte.

Allgemein überrascht hat ein Schreiben des Staatssekretärs der Marine an den Vorsitzenden der Marinekommission des Repräsentantenhauses (chairman of the House Committee on Naval Affairs) betreffend die Verschmelzung der Korps der Schiffbaukonstrukteure und der Marinezahlmeister mit dem Seeoffizierkorps.

Staatssekretär Meyer führt in diesem Schreiben aus, er erblicke in diesem Schritt, nur ein Offizierkorps statt mehrerer verschiedener an Bord zu haben — Ärzte und Pfarrer kämen als Nichtkombattanten und Vertreter gänzlich anders gearteter Berufe für eine derartige Verschmelzung nie in Frage — eine wesentliche Vereinfachung. Ein einziges Offizierkorps zu haben mit dem einen gemeinsamen Zweck, zur See zu fahren und zu kämpfen, läge fraglos im Interesse des ganzen Dienstes. Alles würde besser arbeiten, weil jeder den anderen besser verstehen würde,

Digitized by Google

und die in letzter Zeit auf die Spitze getriebenen Friktionen zwischen den einzelnen Korps würden so am besten behoben werden.

Ähnlich äußerte sich Admiral Wainwright vor der Marinekommission. Ein einheitliches Offizierkorps, zu dem alle Offiziere an Bord gehörten »except the doctors of the soul and the doctors of the body«, sei das erstrebenswerte Ziel.

Da diese Idee sowohl im Parlament wie neuerdings auch in den verschiedenen Korps der Marine viele Anhänger hat, so rechnet man in nicht allzu langer Zeit ernstlich mit ihrer Verwirklichung.

— Mannschaftsausbildung. Am 1. Juli ist in Lake Bluff am Michigan See die größte der amerikanischen Marineschulstationen feierlich eröffnet worden. Bisher besaßen die Vereinigten Staaten 3 solcher Stationen (Naval training stations) und zwar in Narraganset Bay bei Newport, in Norfolk (Va.) und in Yerba Buena im nördlichen Teil der Bucht von San Francisco. Die Schulstationen dienen zur Ausbildung von Leichtmatrosen (apprentice seamen), aus denen sich in der Hauptsache die seemännischen Unteroffiziere ergänzen, während der ersten 4 Monate. Nach Beendigung dieser viermonatigen Ausbildungszeit werden die Leichtmatrosen nach Bestehen einer Prüfung zu Matrosen (ordinary seamen) befördert und dann an Bord kommandiert. Während Yerba Buena Raum hat für 600, Newport und Norfolk für 2000 Leichtmatrosen, wird die neue Lake Bluff-Station 2500 junge Leute aufnehmen können. Englische und kanadische konservative Blätter haben gegen diese „Rüstung" der Vereinigten Staaten an den Großen Seen lauten Protest erhoben.

— Schiffsartillerie. Der dem Navy Department eingereichte Sammelbericht über die Schießübungen mit 30,5 cm-Geschossen zeigt außerordentliche Fortschritte, sowohl in der Feuergeschwindigkeit wie auch in den Trefferprozenten, die seit dem Vorjahre auf das Doppelte gestiegen sind. Der Erfolg ist besonders bemerkenswert, weil in diesen Jahren bedeutend kleinere Scheiben verwendet wurden ($9{,}1 \times 18{,}3$ m gegen früher $9{,}1 \times 30{,}5$ m). Die diesjährigen Schießübungen haben auf Gefechtsentfernungen von 80 hm bis 118 hm meist bei schlechtem Wetter stattgefunden.

Die „Delaware", die nach ihrer Rückkehr von den Krönungsfeierlichkeiten in England als Artillerieversuchsschiff dienen wird, soll im Juli bei Cape Code die bereits im vorigen Hefte erwähnten Schießversuche vornehmen, auf welche Anfangsentfernung die schwere Artillerie am zweckmäßigsten ihr Feuer eröffnet. Man nimmt an, daß diese Entfernung zwischen 110 und 135 hm liegen wird.

— Schießversuche. Bei dem Schießversuch auf das alte Linienschiff „San Marcos" (Texas) hat sich als eins der wichtigsten baulichen Ergebnisse herausgestellt, daß hölzerne Decks unter allen Umständen auf Kriegsschiffen vermieden werden müssen. Bei der außerordentlichen Splitterwirkung würde auf der „San Marcos" nicht ein Mann mit dem Leben davongekommen sein, da die Holzsplitter überall eingedrungen seien. Auch sei verschiedentlich durch einschlagende Granaten Feuer in dem Holzwerk entstanden.

Im übrigen wird folgendes über das Schießen berichtet: „Das erstaunlichste Ergebnis, das der Schießversuch gezeitigt hat, ist, daß unsere Linienschiffe dringend eines besseren Unterwasserschutzes bedürfen, daß ferner der Panzer des Kommandoturmes verstärkt werden muß, daß unser augenblickliches Explosivgeschoß den Anforderungen nicht entspricht und, vor allem anderen, daß eine wirksamere Artillerie eine gebieterische Forderung ist. Der Texas-Schießversuch hat gezeigt, daß der Gürtelpanzer weiter unter die Wasserlinie geführt werden muß. Die vitalsten Teile des Schiffes werden im Zukunftskriege unmittelbarer Zerstörung ausgesetzt sein, wenn

Digitized by Google

man dieser Forderung nicht gerecht wird. Ein Geschoß nach dem andern, das vor der „Texas" ins Wasser schlug, hat die Außenhaut des Schiffes unter Wasser durchlöchert. Heute führt die Marine den Gürtelpanzer nur bis eben unter die Wasserlinie und vergißt ganz den Schutz des darunterliegenden Schiffsteils. Notwendige Forderung als Ergebnis des Versuchs ist sofortige Einführung eines vollen Unterwasserschutzes. Auch die Verstärkung des Kommandoturmpanzers ist notwendig; denn von hier aus wird das Schiff geleitet. Den Turm der „Texas" haben 2 Granaten in Stücke gerissen. Die eine, ein 20,3 cm-Geschoß, durchschlug die Seite des Turms und zerstörte die leicht verletzlichen Mechanismen und Apparate, die er enthielt. Die zweite, ein 30,5 cm-Brisanzgeschoß, zertrümmerte den ganzen Turm. Die Kommandotürme werden deshalb in Zukunft in den Vereinigten Staaten aus härterem Stahl hergestellt werden. Es ist wahrscheinlich, daß die Granaten, die die Türme der „Texas" in Stücke rissen, auch der Drillingturm-Idee den Todesstoß gegeben haben. Die Türme der „Texas" wurden nicht nur zertrümmert, auch die Bewegungsmechanismen wurden so beschädigt, daß ein Drehen der Türme unmöglich war, desgleichen wurden die Entfernungsmeßgeräte außer Gefecht gesetzt. Gleiche Treffer würden in einem Drillingturm 3 statt wie hier nur 2 Kanonen unbrauchbar gemacht haben.

Artilleriesachverständige gestehen sichtlich enttäuscht ein, daß ein in seiner Wirkung zufriedenstellendes Explosivgeschoß mit brauchbarem Zeitzünder noch konstruiert werden müsse unter Zugrundelegung der hier bei diesem Schießen gemachten Erfahrungen. Man hat bisher in diesem Punkte große Geheimhaltung bewahrt; es hat sich aber jetzt herausgestellt, daß der neue Versuchszünder nicht voll seine Schuldigkeit getan hat. 4 Granaten explodierten mitten in der Luft, andere überhaupt nicht, während allerdings die wenigen, welche richtig funktionierten, eine ungeheure Zerstörung anrichteten."

Weitere Nachrichten besagen, daß, wenn man auch aus dem Schießversuch verschiedene Lehren habe ziehen können, das Schiff doch nicht mehr modern genug gewesen sei, um überall voll verwertbare Ergebnisse zu liefern. Es wird deshalb auf der Norfolk-Werft eine einem modernsten Linienschiff entsprechende Pontonscheibe gebaut, die von dem Chefkonstrukteur Watt eigens für diesen Zweck konstruiert worden ist. Sie wird mit vollwertigem, bis unter Wasser geführten Panzer versehen und so schwimmsicher gebaut werden, daß ein Untergehen während des Beschießens, wie es bei der „Texas" der Fall war, vermieden wird. Nach Fertigstellung, voraussichtlich im August d. Js., soll sie dann beschossen werden und auch Torpedo- und Unterseebooten als Angriffsobjekt dienen.

— Panzer. Auf dem Marineschießplatz Indian Head Proving Ground wird zurzeit eine neue Erfindung erprobt, von der sich Fachleute möglicherweise eine Änderung der ganzen Panzerung der Kriegschiffe versprechen. Es handelt sich um einen etwa 25 mm dicken Hautpanzer, der über den eigentlichen Panzer gezogen werden soll. Zwischen dem Hautpanzer und dem eigentlichen Panzer soll ein gewisser Zwischenraum bleiben. Zweck des Hautpanzers ist, die Geschosse zur Detonation zu bringen, damit sie, wenn sie auf den eigentlichen Panzer aufschlagen, diesem keinen oder nur geringen Schaden zufügen. Man hofft, auf diese Weise mit der Dicke des Gürtelpanzers erheblich heruntergehen zu können. Der Hautpanzer soll also die Funktionen eines fest eingebauten Artillerieschutznetzes versehen.

Im Gegensatz hierzu verbreitet sich in amerikanischen Fachkreisen die Ansicht jetzt immer allgemeiner, daß Torpedoschutznetze überflüssig seien, da sie nur bei geringer Fahrt gebraucht werden könnten und von Netzschneideapparaten doch durchschnitten würden. Wirklichen Schutz könne nur ein verstärkter und tiefer heruntergezogener Unterwasserpanzer (submerged armor) bieten sowie eine vermehrte Unterteilung des Unterwasserschiffes.

Digitized by Google

— Funkentelegraphie. Im Juni haben die Ausschreibungen für die neue Marinefunkenstation in Arlington stattgefunden. Die Hafenbauabteilung des Marineamts hat Fertigstellung der Station 9 Monate nach Unterzeichnung des Kontraktes gefordert. Die Station wird aus drei Türmen bestehen, ein Turm 183 m, die beiden anderen je 137 m hoch. Die Türme erhalten oben eine Plattform mit Reling und einen Flaggenmast.

— Neubauten. Probefahrten. Die Probefahrten des Linienschiffes „Utah" an der gemessenen Meile bei Rockland (Me.) haben ein günstiges Ergebnis gehabt. Die höchste Geschwindigkeit betrug 21,637 kn, die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit 21,288 kn gegen 20,75 kn kontraktliche Höchstgeschwindigkeit. Hierbei entwickelten die Maschinen 28 477 Pferdestärken. Die Schrauben machten 329 Umdrehungen. Das Deplacement des Schiffes während der Meilenfahrten betrug 21 250 t.

Das neue Linienschiff „Texas" soll einen Panzer von 356 mm Stärke erhalten.

Stand der Neubauten am 1. Juni 1911:

Linienschiffe:		Torpedoboote:		Unterseeboote:	
„Florida"	93,4 %	„Mayrant"	99,4 %	„Carp"	89,7 %
„Utah"	98,3 =	„Monaghan"	98,1 =	„Barracuda"	89,6 =
„Wyoming"	65,6 =	„Walke"	98,5 =	„Pickerel"	84,6 =
„Arkansas"	66,2 =	„Ammen" *)	100,0 =	„Skate"	84,5 =
„New York"	0,4 =	„Patterson"	82,3 =	„Skipjack"	91,1 =
„Texas"	13,5 =	„Fanning"	21,5 =	„Sturgeon" **)	89,5 =
		„Jarvis"	10,4 =	„Thrasher"	41,5 =
Geschwader-Kohlendampfer:		„Henley"	10,9 =	„Tuna"	74,0 =
„Neptune"	96,1 %	„Beale"	22,7 =	„Seal"	87,1 =
		„Jouett"	31,2 =	„Seawolf"	31,2 =
		„Jenkins"	26,9 =	„Nautilus"	31,2 =
				„Garfish"	27,9 =
				„Turbot"	16,0 =

Die 8 Torpedobootszerstörer des Programms 1911 sollen ein Deplacement von 1025 t, also 275 t mehr als die vorhergehende Serie, erhalten. Geschwindigkeit 29,5 kn. Das Mehr an Deplacement wird für einen größeren Brennölvorrat verwendet werden. Aktionsradius 4000 sm bei 15 kn und 6000 sm bei 10 kn gegen 4000 sm bei 10 kn der 1910-Boote. Armierung: fünf 10,2 cm-SK, 2 Maschinengewehre und 3 Torpedodoppelrohre.

Die Pläne für die im März 1911 bewilligten Unterseeboote sind im Navy Department soweit fertiggestellt, daß die Angebote zum 1. September ausgeschrieben werden können. Wenn auch die Baudaten ziemlich geheim gehalten werden, so ist doch soviel bekannt geworden, daß die Boote der neuen Serie von fast demselben Typ sein werden wie die der letzten.

In England geäußerte Zweifel an der Haltbarkeit der nur 64 t schweren amerikanischen 35,6 cm-Rohre sind dem Urteil amerikanischer Fachleute zufolge unberechtigt. Hinsichtlich weiterer Kalibersteigerung sei der Vorschlag der Einführung eines 40,6 cm-Geschützes für die Neubauten des Programms 1911 schon gemacht. Die Einführung eines größeren Geschützes werde aber von den Panzerstärken der fremden Schiffe abhängen.

— Unglücksfälle. An Bord des Linienschiffes „Ohio" entstand, verursacht durch die elektrische Leitung (Glühen eines Drahtes), ein Brand, der dem Schiffe

*) Am 20. Mai an die Staatswerft Philadelphia abgeliefert.

**) Am 15. Juni auf der Werft Fore River Ship Yard in Quincy (Mass.) von Stapel gelaufen.

Digitized by Google

leicht hätte verhängnisvoll werden können, da der Brandherd in der Nähe der Munitionskammern lag.

— Panamakanal. Die Absicht, eine Hochbrücke über den Panamakanal zu bauen, hat man jetzt fallen gelassen. Die Brücke sollte die praktisch größte erreichbare Höhe von 54 m erhalten, was aber nicht genügt haben würde, da die Funkenstängen einiger in Frage kommender Schiffe 65 m hoch sind.

— Kohlen in See. Die Versuchskohlenübernahme in See mit dem Lidgerwood-Miller-Apparat hat ein recht günstiges Ergebnis gehabt. Das Linienschiff „Virginia" nahm von dem Flottenkohlendampfer „Vestal" in 6 Stunden durchschnittlich 61,5 t Kohlen über; die Höchstleistung betrug 73 t.

— Sport. In bemerkenswerter Weise wird in englischen und amerikanischen Blättern ein Befehl des englischen Generals Sir Horace Smith-Dorrien besprochen, der sich gegen die Übertreibungen militärischen Fußballsports wendet. Diese seien geeignet, der Kameradschaftlichkeit einer Truppe und der Disziplin insofern zu schaden, als sie leicht zur Überschätzung guter Sportsmannschaften führten, ohne daß deren dienstliche Eigenschaften genügende Berücksichtigung fänden. Die an und für sich sehr erwünschte Aufmunterung zu Sport und Spiel im Freien erfolge häufig auf Kosten des militärischen Dienstes und zum Schaden der Disziplin. Die teilweise Befreiung vom Wach- und anderen Dienst sowie eine besondere Begünstigung und bessere Verpflegung der Wettspieler gehe zu weit. Durch Bildung besonderer Rekordspielergruppen würde nur ein verschwindend kleiner Teil der Mannschaften körperlich ausgebildet, während der militärische Sport erst dann seine Berechtigung habe, wenn möglichst alle Leute daran teilnehmen. Für die Einheitlichkeit eines militärischen Verbandes und die gleichmäßige körperliche Ausbildung möglichst aller Mannschaften sei die Bildung einer größeren Anzahl Durchschnitts-Fußballmannschaften günstiger als die Bildung und Bevorzugung einer Gruppe hervorragender Spieler.

v. Selchow.

Frankreich.

Marinepolitik. Bei der Ende Juni erfolgten Neubildung des Kabinetts unter dem Vorsitz des bisherigen Finanzministers Caillaux ist M. Delcassé an der Spitze des Marineministeriums verblieben, so daß der Marine ein erneuter Systemwechsel erspart blieb und die Durchführung der von M. Delcassé geplanten Personalreform, die für die Leistungsfähigkeit der französischen Marine von wesentlicher Bedeutung zu werden verspricht, vorläufig sichergestellt erscheint. — Die Verhandlungen über das Flottengesetz sind durch die Ministerkrisis wiederum hinausgeschoben worden; M. Delcassé bezeichnete den Zeitpunkt der Wiedereröffnung des Parlaments im Herbst als den Termin der Aufnahme des Gesetzes in die Tagesordnung der Kammer. Der Minister beabsichtigt anscheinend eine Änderung des Schiffbauplans in dem Gesetz, insofern er die Inbaugabe von zwei Linienschiffen bei den Staatswerften alle 20 Monate anstatt alle zwei Jahre in Aussicht gestellt hat. Die Marinekommission der Kammer hat dieser Änderung zugestimmt, wie sie auch die Beschleunigung der Dockbauten gefordert und bestimmt hat, daß die Zusammensetzung und Verteilung der Geschwader dem Ermessen des Ministers überlassen bleiben soll.

Aus der Rede des Marineministers bei den Verhandlungen des Senats über den Marineetat seien folgende Mitteilungen als von Interesse wiedergegeben: Gegenwärtig haben die Linienschiffe der „Patrie"-Klasse und die großen Panzerkreuzer

Digitized by Google

ihren vollen Etat an Stahlgeschossen an Bord. Die Reservemunitionsbestände für diese Schiffe an Geschossen schweren Kalibers sind auf $^3/_4$, an Geschossen mittleren Kalibers auf mehr als $^1/_2$ des vollen Bestandes aufgefüllt. Beim II. Geschwader sind die Verhältnisse in dieser Beziehung zurzeit noch wesentlich ungünstiger. An Docks, die die Schiffe der „Danton"-Klasse aufnehmen können, sind klar oder werden klar sein: In Lorient Dock Nr. 2; in Biserta Dock Nr. 1 im Oktober; in Toulon Dock Nr. 3 zu Missiessy und in Brest Nr. 3 zu Pontaniou 1911 vor Jahresschluß; 1912 im Mai Dock Nr. 4 in Biserta und vor Ende des Jahres Nr. 5 in Cherbourg; Ende 1912 werden also im Norden wie im Mittelmeer je drei Docks bereit sein, wozu 1913 die Docks 1 und 2 in Toulon (Missiessy) kommen. — Um den für die Indiensthaltung der „Danton"-Klasse erforderlichen Kohlenvorrat zu beschaffen und die Kriegsbestände entsprechend den vermehrten Friedensindiensthaltungen zu erhöhen, beabsichtigt der Minister noch für 1911 $2^1/_2$ bis 3 Millionen Franks nachzufordern und 1912 etwa 8 Millionen Franks zu verausgaben.

M. de Lanessan, Vorsitzender der parlamentarischen Vereinigung für die Organisation der Seeverteidigung Frankreichs, hat einen Entwurf zu einer Resolution betreffend die französische Seemacht der Kammer vorgelegt. In dieser werden u. a. behandelt: die Verteilung der Seestreitkräfte, die schwere Artillerie der Linienschiffe usw.

— Flottentätigkeit. Heimische Verbände. Panzerkreuzer „Edgar Quinet" und „Marseillaise" brachten in Begleitung von zwei Torpedojägern unter Führung des Vizeadmirals Aubert den Präsidenten der Republik Anfang Juli nach Holland.

Das I. Geschwader hielt auf dem letzten Teil der Rundreise durch das westliche Mittelmeer, von der es am 25. Juni nach Toulon zurückkehrte, hauptsächlich Vorübungen für die dritte und vierte gefechtsmäßige Schießübung ab; daneben fanden Evolutionieren (auch der I. Offiziere), Torpedobootsangriffe mit Gegenmanöver der Schiffe sowie Nachtschießen auf zwei mit 100 m Abstand von einander treibende Ziele statt. Ende Juni wurden von Toulon aus die Vorübungen für die Gefechtsschießen fortgesetzt; daselbst fanden auch Abkommschießen der Schiffe bei Nacht in Gruppen zu zwei gegen zwei treibende Ziele mit 200 m Abstand bei 10 kn Fahrt auf Entfernungen von 1200 m statt, an denen auch die Hauptarmierung teilnahm, soweit sie nach der Kriegswachrolle für die Torpedobootsabwehr vorgesehen ist. Anfang Juli wurde das dritte und vierte gefechtsmäßige Schießen der Hauptarmierung und das dritte gefechsmäßige Schießen der Nebenarmierung (bei Nacht) sowie ein Torpedoschießen Division gegen Division unter Abgabe je eines Schusses jeder Seite abgehalten. Das gefechtsmäßige Schießen der Hauptarmierung wurde als Treffenschießen mit Feuervereinigung nach der Methode der salves cadencées gruppenweise ausgeführt; zwei Anläufe, der an Steuerbord nur mit salves cadencées, der an Backbord während des Einschießens ebenfalls in dieser Weise, beim Wirkungsschießen dagegen mit geschützweisem Feuer, das hin und wieder von Salven unterbrochen wurde. Ziel: 4 Elemente der großen Scheibe, Entfernungen 9000—7000 m. Auch das Schießen der Nebenarmierung wurde gruppenweise durchgeführt.

„Démocratie" wird vorläufig nicht Ersatzschiff, da die Reparatur der „République" noch nicht beendet ist.

Auf der Mittelmeerreise arbeitete die Versorgung der Torpedojäger mit Heizöl durch den Petroldampfer „Rhône" zufriedenstellend; das Auffüllen der Vorräte eines Torpedojägers erfolgte einmal in 50 Minuten.

Beim II. Geschwader holten einzelne Schiffe das dritte gefechtsmäßige Schießen der Hauptarmierung nach; drei Anläufe, Ziel: Felsen, Entfernung 5000—7000 m. Nachts wurde die vierte gefechtsmäßige Schießübung der

Digitized by Google

Nebenartillerie gegen geschlepptes Ziel geschossen; schnelle Annäherung auf Gegenkurs, 800 m Passierentfernung. Mitte Juni fand das vierte gefechtsmäßige Schießen der Hauptarmierung gegen die Felsen Soeur Est und Mendu statt. Fahrt 14 kn, Entfernung 7200—8000 m; Treffenschießen mit Feuervereinigung, die gut arbeitete; die Ergebnisse waren aber infolge mangelhafter Sichtbarkeit der Ziele schlechter als erwartet. Die Torpedojäger schossen die vierte Übung nachts gruppenweise mit 20 kn Fahrt; jedes Boot auf ein Ziel von 10 mal 3 m auf 1200—600 m Entfernung.

Die Reservedivisionen in Brest und Toulon sollen sich im Zustande der réserve normale urgente befinden, so daß ihr Auslaufen vier Tage nach der Mobilisierung erfolgen kann.

Flottillen. Infolge der zahlreichen Grundgänger beim Preisschießen 1911 der Unterseeboote (vgl. Juliheft, S. 916) ist den Unterseebooten die Verwendung der 45 cm-Manöverkopftorpedos M. 1906 und späterer Modelle vorläufig untersagt; sie haben 45 cm-Torpedos M. 1892 und im Bedarfsfalle 35,6 cm-Torpedos zu verschießen.

Die 2. Division der Torpedoboote von Dunkerque behauptete beim Preisschießen mit neun Treffern auf zehn Schuß die erste Stelle, die 1. Division mit sechs Treffern die dritte Stelle unter den Divisionen der nördlichen Häfen.

Beim Preisschießen der Unterseeboote von Cherbourg erzielten auf zwei Schuß sechs Boote je zwei Treffer, vier Boote je einen Treffer, sieben Boote keinen Treffer.

Bei einer Mobilmachungsübung der Unterseeboote von Brest waren diese in drei Gruppen zu je drei und zwei Booten geteilt; täglich übernahm eine Division die Bewachung der Zufahrt zum Goulet in Sektoren, die zweite lag in Reserve bereit, die dritte hatte Ruhe und füllte ihre Vorräte auf. Die Division der Wache mußte vier und drei Stunden (Angriffs- und Verteidigungsboote) getaucht fahren und dreimal eine Tiefe von 20 m erreichen. Nachts blieben die Angriffsboote in See. Schleppübungen der Boote untereinander wurden veranstaltet. — In Toulon waren bei einer ähnlichen Übung sechs Boote in zwei Gruppen geteilt. Die drei Angriffsboote fuhren elf Stunden getaucht, marschierten nachts und luden dabei ihre Akkumulatoren, tauchten sodann wiederum zwölf Stunden und luden von neuem. Die Verteidigungsboote fuhren zwölf Stunden getaucht und blieben die übrige Zeit in See.

— Flottenmanöver. Die für die Teilnahme an den Manövern (4. bis 16. September) bestimmten Schiffe „Condorcet", „Diderot", „Mirabeau", „Voltaire", „Waldeck Rousseau", „Jules Michelet", „Foudre" und „Casabianca", die neu in Dienst zu stellen oder zu aktivieren haben, sollen am 1. Juli folgende Besatzungsteile an Bord nehmen: Den vollen Bestand an Offizieren sowie Unteroffizieren und Gemeinen der Geschützführerlaufbahn, des Maschinen- und Heizerpersonals, wobei ein Viertel der Matrosen mit Artilleriespezialausbildung durch solche ohne Zeugnis ersetzt werden, die als Hilfsnummern zu verwenden sind; drei Fünftel der Unteroffiziere und Gemeinen der übrigen Dienstzweige und derjenigen ohne Sonderausbildung. — Die Linienschiffe „Voltaire" und „Mirabeau" haben Befehl erhalten, spätestens am 10. August in Toulon bereit zu sein, sich mit „Danton", „Condorcet" und „Diderot" sowie dem Panzerkreuzer „Waldeck Rousseau" zu vereinigen, die zu diesem Termin von Brest aus im Mittelmeer eintreffen.

— Personal. Die Kommission für die Personalreform (vgl. Juliheft, S. 917) hat einzelne Fragen, die infolge des Termins des Beginns der betreffenden

Digitized by Google

Kurse dringend sind, bereits bearbeitet. Das F. T.-Personal wird sich nicht mehr aus dem Steuermanns- und Signalpersonal ergänzen, wie es erst vor kurzem angeordnet worden war (Dezemberheft 1910), sondern aus den Elektrikern, die sowohl die Bord- als auch die Landstationen der Marine besetzen werden; mit dem 1. Juli wird auch die Neuregelung des Dienstzweiges der Mousqueterie — Lostrennung der leichten Artillerie von ihr (vgl. Septemberheft 1910) — durchgeführt werden, die bisher aus Mangel an Mitteln aufgeschoben war. Für den Dienstbetrieb der verschiedenen Spezialistenschulen soll derjenige der Artillerieschule (école de cannonage) vorbildlich sein. (Wird später eingehend behandelt.)

Von der Jahresklasse 1910 haben sich mehr als 1000 junge Leute bereit erklärt, in der Marine zwei Jahre zu dienen. Die Zahl dieser Leute wächst mit jedem Jahre. 1906 meldeten sich nur 230.

— Artillerie. Das neue obus P, das einen doppelten Zünder — anscheinend eine Einstellung für Augenblickszündung und eine andere für Verzögerungszündung — haben soll, ist aus einer 32 cm-Kanone mit geringer Ladung, und zwar mit einer der Endgeschwindigkeit auf 6000 m bei normaler Ladung entsprechenden Geschwindigkeit gefeuert worden (vgl. Maiheft, S. 663).

Bei der Verfügung, daß bei Schießübungen keine geladenen Granaten mehr verfeuert werden sollen (vgl. Juliheft, S. 918), handelt es sich darum, daß die alten mit Schwarzpulver gefüllten Granaten aus den Bordbeständen entfernt sind und man die teuren Melinitgranaten nicht für Übungszwecke verwenden will. Das neue Übungsgeschoß mit voller Spitze hat im übrigen dieselbe Form und dasselbe Gewicht wie die Gefechtsgranate. Die gefechtsmäßigen Schießübungen werden auch weiterhin mit Gefechtsladung ausgeführt; allerdings wird erwogen, später für die neuen Schiffe mit den zahlreichen schweren Geschützen an die Stelle einzelner gefechtsmäßiger Schießen Übungsschießen mit etwas geringerer Ladung treten zu lassen, um durch die erzielte Ersparnis den Munitionsetat für die Schießübungen erhöhen zu können. — Das Geschützmaterial M 96 und 1902 hat sich bei den zahlreichen Schießen mit Gefechtsladung gut bewährt; die Abnutzung der Rohre war dank der Beschaffenheit des französischen Pulvers nur gering.

Nach »Vie Maritime« (25. Juni) bot eine englische Firma der französischen Marine ein 15 oder 16 cm-Geschoß aus einem Spezialstahl an, von dem sie drei Arten vorführte, eine für südamerikanische Marinen, eine für die englische Marine bestimmte und eine dritte, zur Lieferung an Frankreich angebotene. Bei einem Schießversuch in Gâvres gegen eine französische 16 cm starke Platte zerbrach ein Geschoß der ersteren Art beim Auftreffen; ein Geschoß der zweiten Art verletzte die Platte nur unwesentlich, während eins der zum Kauf angebotenen in der Platte stecken blieb, ohne sie zu durchschlagen und ohne Risse von der Tiefe der Plattendicke zu erzeugen. Ein französisches 16 cm-Geschoß, das sodann der Firma vorgeführt wurde, durchschlug dieselbe Platte glatt. — Bei einem andern Versuch wurde gegen eine 24 cm zementierte Stahlplatte ein neues 30,5 cm-Geschoß von 418 kg Gewicht ohne Kappe mit einer für 5000 m berechneten Endgeschwindigkeit und einem Einfallwinkel von 40° gefeuert. Trotz dieses spitzen Auftreffwinkels durchschlug das Geschoß die Platte und schlug ein 3 t schweres Stück von ihr ab, das 15 m weit geschleudert wurde. Solche Wirkung wurde bisher nur bei Einfallwinkeln von 20, höchstens 30° angenommen. .

Das 5. gefechtsmäßige Schießen wird im August von den Schiffen des I. und II. Geschwaders als Preisschießen abgehalten, von allen andern Schiffen als Einzelschiffsschießen nach Anweisung der Divisionschefs oder Kommandanten. Schiedsrichterkommission unter Vorsitz des Kontreadmirals Le Bris. Ziel: Elemente

Digitized by Google

der großen Scheibe, da „Fulminant" nicht mehr für einwandfreie Scheibenaufnahme geeignet ist.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Linienschiffe. Das Verhältnis des Probefahrtsdeplacements der französischen Linienschiffe der „Danton"-Klasse zu demjenigen bei voller Belastung ergibt sich aus folgenden Angaben über „Mirabeau": Probefahrtsdeplacement 18 318 t bei 965 t Kohlen, 145 m Länge, 25,66 m Breite und 8,438 m Tiefgang; Deplacement bei voller Belastung mit einer Zuladung von 1087 t Kohlen 19 405 t. — Nach Preßnachrichten soll „Mirabeau" bei der Probefahrtsbelastung tiefer gefallen sein als nach den Bauplänen vorgesehen war. Durch Änderung der Baupläne, u. a. Einbau der Kühlvorrichtung für die Munitionskammern, Änderung des Systems der Bootskräne usw., soll eine Mehrbelastung von 300 bis 400 t bewirkt sein; bei der Abfahrt von Lorient lag das Schiff 20 cm, nach Übernahme des gesamten Materials etwa 50 cm tiefer als der Konstruktionstiefgang beträgt. Bei einer zehnstündigen forcierten Fahrt erzielte „Mirabeau" 19,73 kn (19,25 kontraktlich), bei einer 24stündigen Volldampffahrt 18,27 kn bei einem Kohlenverbrauch von 667 kg pro Seemeile (685 kg kontraktlich). Bei Verwendung der halben Kesselzahl wurden bei 14,63 kn 400 kg Kohlen pro Seemeile verbraucht (410 kg kontraktlich). Nach dieser Fahrt wurde in einem Schraubenflügel der Backbordschraube ein Riß festgestellt; ein solcher Riß von 40 × 20 cm Ausdehnung war auch schon nach der Reise von Lorient nach Toulon entdeckt worden.

„Voltaire" hatte bei einer sechsstündigen Probefahrt mit 1/4 der Kesselzahl bei 10 161 kn Fahrt einen Kohlenverbrauch von 280,04 kg pro Seemeile und einen solchen von 60 kg pro Quadratmeter Rostfläche in der Stunde. Das Anschießen der Geschütze des „Voltaire" ist zufriedenstellend verlaufen. Dagegen versagte nach Abgabe des ersten Torpedoschusses sowohl an Steuerbord wie an Backbord der zweite Schuß; die Führungsstange ließ sich nicht wieder einfahren.

Panzerkreuzer. Die erste forcierte Fahrt des „Waldeck Rousseau" nach beendeter Reparatur war nicht befriedigend bezüglich Maschinenleistung und Kohlenverbrauch; obgleich die kontraktliche Geschwindigkeit (23 kn) um 0,15 kn überschritten wurde, wurde die vorgeschriebene Maschinenleistung von 36 000 PS nicht erreicht. — Das Anschießen verlief zufriedenstellend.

Torpedofahrzeuge. Torpedojäger „Casque" (Programm 08, Parsonsturbinen) erzielte bei einer forcierten Fahrt im Mittel 34,9 kn (Kontrakt: 31 kn); „Janissaire" (Programm 07, Parsonsturbinen) erreichte 23,93 kn.

Vom Stapel liefen: Torpedojäger „Bouclier" (Programm 08, 703 t, Parsonsturbinen) am 29. Juni in Havre; „Dague" (wie vor, aber Bréguetturbinen) am 30. Juni in Bordeaux.

Der Torpedojäger „Takou", der nach seiner Strandung bei Poulo Condor bereits als verloren galt, ist nunmehr doch abgeschleppt und nach Saigon gebracht worden.

— Unterwasserschallsignale. Die Einrichtung der Unterwasserschallsignale ist durch Anbringung eines Resonanzringes vervollkommnet, der nur durch die Schallwellen der Unterwasserglocken in Schwingungen versetzt wird und die Stärke und Reichweite der Signale erheblich steigert.

— Flugwesen. Der Minister hat die Durchführung von Versuchen zur Feststellung der Möglichkeit des Abfliegens und Landens der Fahrzeuge auf engem Raume angeordnet, um eine Grundlage für die Art der Einrichtung des „Foudre" als Mutterschiff für Flugzeuge zu schaffen. Dem Leutnant z. See Conneau (Beaumont) ist es gelungen, auf einem Platze von 30 m Länge und 25 m Breite zu landen.

Digitized by Google

— Fachliteratur. Nach einem Artikel von C. Pierreval im »Moniteur« (24. Juni) sind bei einer Übung am 12. Mai die Unterseeboote „Circé" und „Bonite" nur mit Mühe einem ernstlichen Zusammenstoß mit zwei Linienschiffen entgangen. Die Boote hatten, auf Sektoren verteilt, das in dreireihiger Marschformation befindliche Geschwader gesichtet, hatten getaucht, um den Gürtel von Torpedojägern zu passieren und anzugreifen. Dabei befand sich „Circé" plötzlich inmitten des Geschwaders, das durch Evolutionen dem Angriff auszuweichen sich bemühte. Diese Art der Abwehr eines Unterseebootsangriffs durch Evolutionen (Wendungen und Schwenkungen) in geschlossener, mehrreihiger Formation ist nach Pierreval zurzeit in der französischen Marine gebräuchlich; sie gefährdet die Boote bei den Friedensübungen stark. Trotzdem ist sie im Ernstfall ungeeignet zum Passieren von engen Meeresteilen, die von Unterseebooten bewacht werden; denn solche Gegenden müssen mit hoher Fahrt, in möglichst kurzer Zeit, — also nicht in einer breiten Formation unter Ausführung von Wendungen und Schwenkungen — passiert werden; das einzelne Schiff muß Manövrierfreiheit haben; die Schiffe dürfen einander nicht im Feuer behindern, wie es in einer mehrreihigen Formation der Fall sein würde, die überdies sich nicht zur schnellen Entwicklung zum Gefecht eignet. — Nach einer Zuschrift des Kommandanten der Unterseeboote von Biserta an den »Moniteur« hat eine Gefahr der Kollision der „Circé" mit einem Linienschiff nicht bestanden.

Im Anschluß an die Interpellation des früheren Kriegsministers, General Goiran, über das Oberkommando der Armee im Kriege erklärt General Langlois im »Temps«, es müsse für Heer und Marine schon zu Friedenszeiten eine gemeinsame oberste Instanz vorgesehen sein. Denn beide müßten im Kriege aufs engste zusammenwirken. In einem Kontinentalkriege falle die Hauptentscheidung an der Nordostgrenze; dorthin müssen das XIX. Armeekorps aus Algier und schwarze Truppen geschafft werden, wozu die absolute Seeherrschaft der französischen Marine im westlichen Mittelmeer erforderlich sei. Aus diesem Grunde sei die Konzentration der Flotte im Mittelmeer unumgänglich nötig. Einen Angriff auf die nördlichen Küsten Frankreichs durch dessen Gegner mache zur Zeit die englische Flotte unmöglich. — Um das Zusammenwirken von Heer und Marine sicherzustellen, sei die Schaffung eines état-major général de défense nationale notwendig.

In »Le Yacht« (24. Juni) bespricht Laubeuf die Verteilung der Unterseeboote auf die Küste. Er befürwortet die Zusammenziehung der Boote in einer kleinen Zahl von Stützpunkten, von denen jeder möglichst mit den Booten desselben Typs zu besetzen wäre. Für 1912 schlägt er unter der Voraussetzung, daß 16 Boote des Typs „Brumaire" sowie die Hochseeversuchsboote des Programms 1906 in Dienst, dagegen die 20 Boote des „Naiade"-Typs, sowie „Français", „Algérien", „Follet" und „Gnome" ausrangiert sein werden, folgende Verteilung vor:

Cherbourg: 1 Torpedojäger; 15 Boote mit Petrolmotoren („Amiral Bourgois", 12 Typ „Brumaire", „Dauphin", „Aigrette").

Brest: 1 Torpedojäger; 13 Boote mit Dampfmaschinen („Archimède", 8 Typ „Pluviôse", 4 Typ „Sirène").

Toulon: 1 Torpedojäger; 14 Boote mit Petrolmotoren („Mariotte", 6 Typ „Emeraude", 4 Typ „Brumaire", 2 Typ „Circé", 1 Typ „Cigogne").

Biserta: 1 Torpedojäger; 12 Boote mit Dampfmaschinen (10 Typ „Pluviôse", „Argonaute", „Charles Brun").

Calais und Oran sollen nur im Kriege besetzt aber schon in Friedenszeiten mit allen Einrichtungen als Unterseebootsstation versehen sein; vierteljährlich hätten die für den Kriegsfall dort zu stationierenden Boote in diesen Häfen und ihrer Umgebung einmal je 14 Tage zu üben.

Digitized by Google

In »La Vie Maritime« (10. Juni 1911) teilt Ch. Bos mit, daß an den Plänen der „Jean Bart"-Klasse auf Veranlassung des Generalstabes der Marine doch wieder Änderungen vorgenommen seien, insofern alle diese Schiffe für einen Divisionsstab (15 Offiziere, 64 Mann mehr) eingerichtet werden sollen, da ja in Zukunft jedes zweite Schiff des Geschwaders einen Divisionschef an Bord führen wird, und insofern nachträglich die Besatzungsstärke noch um 200 Köpfe erhöht ist, so daß im Kriegsfalle etwa 1200 Mann an Bord sein werden.

In »La Vie Maritime« (16. Juni 1911) beschreibt lieutenant de vaisseau Anger einen von ihm erfundenen Zünder, der auch beim Auftreffen auf dünne Platten das Geschoß zur Detonation bringen soll, während er beim Auftreffen auf die Wasseroberfläche nicht in Aktion tritt und daher die Kurzschüsse für die Zerstörung am Ziel nutzbar gemacht werden können.

✠

Japan. Der sorgsame Aufbau des japanischen Etats wird fast in jedem Jahre durchbrochen durch die Naturgewalten. Brände, Überschwemmungen und Sturmfluten suchen das Land heim und machen große außerordentliche Aufwendungen zur Beseitigung der Schäden erforderlich. Waren daher auch z. B. Flußregulierungen einer der Programmpunkte der inneren Politik, wie sie im Märzheft aufgeführt wurden, so weisen die in den letzten Monaten eingetretenen, ungewöhnlich schweren Verheerungen durch Feuers- oder Wassersnot doch darauf hin, wie viel in Japan noch auf allen diesen Gebieten zu tun bleibt, um zur Ausnutzung anderswo vorhandener zivilisatorischer Erfahrungen und Hilfsmittel zu gelangen. Da diese Rückständigkeit vornehmlich aus den großen, der Wehrmacht gebrachten Opfern und den Kriegsschulden herzuleiten ist, gewinnt ein Hinweis an Bedeutung, den Harrison in seinem lesenswerten Buche »War or peace East of Baikal« macht. Er sagt nämlich, daß Rußland sich bei aller Schuld, die es durch den unglücklichen Ausgang des Krieges den gesamteuropäischen Interessen gegenüber sich aufgeladen habe, durch seine unbeugsame Ablehnung der Zahlung einer Kriegsentschädigung Japan doch wenigstens die Kostspieligkeit des Kriegführens gelehrt und damit der übrigen Welt einen Dienst erwiesen habe. Die finanziellen Sorgen werden für die nächsten Budgets auch noch wachsen durch den Umstand, daß die Reserven aus Kriegsanleihen, durch die bisher die Etats vornehmlich balanziert wurden, jetzt aufgebraucht sind; daß ferner die in den neuen Zollverträgen erforderlich gewordenen Reduktionen in den beabsichtigten Zollsätzen die aus ihnen erhofften Einnahmen verringern werden. Denn trotz des wirtschaftspolitischen Mantels, mit dem man die Vertragsrevision umkleidete, war sie vornehmlich als rein finanzpolitische Maßnahme der Regierung gedacht. Diese wird daher aller Wahrscheinlichkeit nach demnächst zu neuen, zunächst inneren, Anleihen greifen müssen; unter einem neuen Ministerpräsidenten wird dann wohl auch noch eine Verlangsamung der Staatsschuldentilgung eintreten. — Neue wirtschaftliche Impulse erwartet man allerdings von dem Verkehr durch den Panamakanal, vornehmlich als Kohlenlieferant, und durch Verbesserung der dann wichtig werdenden Häfen beginnt man sich auf diese Aufgabe vorzubereiten.

In der äußeren Politik ist zunächst der Abschluß des Handelsvertrages mit Deutschland zu nennen. Wir teilen die Erwartungen, die in der amtlichen Bekanntgabe des Vertrages japanischerseits an ihn geknüpft werden; daß er nämlich „den Bedürfnissen des Tages gerecht werden, zur Sicherung und Festigkeit der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Japan beitragen und die Bande der Freundschaft zwischen beiden Ländern stärken möge". — Dann aber brachte der

Digitized by Google

verflossene Monat, zwar überraschend geräuschlos, aber darum nicht weniger bedeutsam die Konsequenz des englisch-amerikanischen Schiedsgerichtsvertrages, die Änderung des japanisch-englischen Bündnisvertrages. Es ist hier nicht der Platz, auf die ganze Tragweite der neuen Bestimmung, „daß nämlich die Bündnispflicht erlischt gegenüber der Macht, mit der einer der vertragschließenden Staaten einen Schiedsvertrag abgeschlossen hat", einzugehen. Auch erscheint es richtig, zunächst das Durchsickern der japanischen Volksmeinung abzuwarten. Wer die deutschfeindliche »Japan Times«, ganz abgesehen von den japanisch geschriebenen Blättern, »Asaki« usw., noch in dem Überschwange ihrer proenglischen Begeisterung während der Krönungsfeierlichkeiten verfolgt hat, wird dieser Wirkung nicht ohne Spannung entgegensehen.

In diesem Zusammenhange ist auch wohl der Meldung, daß Fürst Katpura die Japaner, die in Deutschland studiert haben, zur Neugründung des eingegangenen deutschen Vereins zur Pflege gegenseitiger freundschaftlicher, wissenschaftlicher und sozialer Beziehungen aufgefordert, und Vicomte Aoki, der frühere Botschafter, nebst den Ministern Goto und Hirata, den Vorsitz übernommen hat, eine gewisse Bedeutung zuzuweisen. —

Die Presse beschäftigte sich ferner lebhaft mit der Möglichkeit einer Zusammenkunft des japanischen und russischen Kriegsministers in Wladiwostok oder einem koreanischen Grenzort und äußert Vermutungen über eine in Vorbereitung befindliche weitere Annäherung zwischen Japan und Rußland, obwohl die beabsichtigte Verstärkung der Besatzung von Chosen auf zwei Divisionen auch stellenweise im rußlandfeindlichen Sinne gedeutet wird.

Diese Verstärkung der Landstreitkräfte hat alle an der Marinepolitik interessierten Kreise zu scharfem Widerspruch herausgefordert. Die Tatsache, daß die ohnehin schon als unzureichend erachteten Mittel für den Ausbau der Flotte nun weiter zugunsten des Landheeres geschwächt werden sollen, wird als eine gefährliche Irrung der Regierungskreise betrachtet, die vornehmlich dem Umstande, daß der Ministerpräsident früherer Armeeoffizier sei, zugeschrieben werden müsse. Es wird darauf hingewiesen, daß nicht nur der Weg zum Festland allein durch die Flotte gesichert werde, sondern auch die erforderlichen Mittel der Kriegführung vom Auslande nur so lange bezogen werden könnten, als eine Flotte die Zufahrtstraßen offen zu halten vermöge.

— Personal. Fregattenkapitän Graf Sano ist zum Marineattachee bei der japanischen Botschaft in Berlin ernannt worden. Er befand sich als Admiralstabsoffizier des Vizeadmirals Baron Ijuin s. Zt. an Bord der „Tsukuba" in Kiel.

Der Kommandant des Zerstörers „Ushio" wurde von einem Mann der Besatzung, den er mehrfach bestraft hatte, nachts in der Kajüte angegriffen und durch Axthiebe schwer verletzt. Der Matrose verübte dann mit einem Revolver des Kommandanten Selbstmord.

23 chinesische Kadetten sind nach Teilnahme an einem Navigationskursus auf „Itsukushima" an Bord des Schulschiffs „Tsugaru" kommandiert worden.

— Schwimmende Streitkräfte. Das I. und II. Geschwader erledigten in der Aomori-Bucht und Chinkaiwan Verbandsschießübungen und begannen mit dem gefechtsmäßigen Schießen um den Kaiserpreis. — Das III. Geschwader befand sich an der chinesischen Küste verteilt. — Am Krönungstage des Königs von England ankerten Schiffe dieser Verbände wie der Reservegeschwader in den wichtigsten Häfen ihrer Gebiete, um sich an den englischen Feierlichkeiten zu beteiligen.

Das Schulgeschwader („Aso", „Soya") trat Ende Juli die erste Übungsreise mit 150 Fähnrichen nach den japanischen, nordchinesischen und koreanischen Gewässern an. Es soll Ende Oktober wieder in Yokosuka eintreffen, um dann die

Digitized by Google

große Reise nach der Südsee und Australien anzutreten. Besucht sollen werden Guam, Auckland, Sydney, Batavia, Manila, Olongapo, Woosung.

— Kriegshäfen, Küstenbefestigungen usw. Bei dem neuen Stützpunkt für Operationen nach Süden auf den Bonin-Inseln handelt es sich wahrscheinlich um die Futami-Bucht. Dort befindet sich bereits eine F.T.-Station, die Anlage eines Kohlen- und Vorratslagers soll als nächste Maßnahme beabsichtigt sein. Das Vermessungsschiff „Matsue" untersucht augenblicklich die Gewässer. Anscheinend hat die im Juliheft gemeldete, etwas geheimnisvolle Fahrt der „Iwate" einer Informationsreise gedient, die der Marineminister persönlich dorthin unternommen hat. Die »Nippon Yusan Kaisha« wird mit vermehrter Subvention monatlich mindestens sechs Fahrten nach den Bonin-Inseln ausführen.

— Schiffbauten, Werften, Versuche usw. Panzerkreuzer: Es sind benannt worden der in England im Bau befindliche Kreuzer „Kongo", der in Yokosuka „Hieyi", in Nagasaki „Kirishima", in Kobe „Haruna". — Es scheint, als ob der Baubeginn, zumal auf den Privatwerften, erhebliche Schwierigkeiten bereitet, so daß zunächst für Yokosuka mit einer Stapellegung nicht vor Oktober zu rechnen ist.

Kleine Kreuzer: „Yahagi" (Nagasaki) wird vielleicht schon im August von Stapel laufen.

Das Flußkanonenboot hat den Namen „Toba" erhalten.

Entsprechend den erhöhten Anforderungen des Schiffbaus werden sämtliche Werften laufend mit modernen Einrichtungen versehen. In Yokosuka wird ein neues Dock (Nr. 5) in Angriff genommen, das Schiffen von über 30 000 t Aufnahme gewähren und bis Anfang 1914 fertig werden soll. Die Abmessungen werden zu 780 Fuß Länge und 288 Fuß Breite angegeben. — In Yokosuka, Kure und Sasebo haben neue elektrische Kräne Aufstellung gefunden. — Die Privatwerften Mitsubishi und Kawasaki scheinen für den Bau von Schiffen großen Typs bei ihren Erweiterungsplänen auf derartige lokale Schwierigkeiten zu stoßen (Landmangel, geringe Wassertiefen, fehlender Raum für den Stapellauf), daß anscheinend die Anlage einer gemeinsamen neuen Werft — genannt werden die Suwonada und Toyousa in der Provinz Yamaguchi — geplant wird. Die bezüglich der Rentabilität wie des Baubeginns geäußerten Bedenken würden sich dann noch vermehren.

— Militärflugwesen. Mehrere Flugapparate verschiedensten Modells werden z. Z. von der hierfür gebildeten Kommission bei Tokyo versucht und sind bereits dem Kaiser vorgeführt. — Ein vom Korvettenkapitän Isobe konstruierter Hydroplan wurde kürzlich in Yokosuka, allerdings ohne Erfolg, zum ersten Male versucht. — In Deutschand ist ein Luftschiff bestellt worden; Rauminhalt 4500 cbm, Länge 58 m, Durchmesser 9,4 m. Marineingenieur Iwamoto ist zur Abnahme und Schulung nach Deutschland kommandiert. Das Fahrzeug soll im Oktober fertiggestellt sein.

— Verschiedenes. Der im Januarheft erwähnte Südpolfahrer, Leutnant Shirase, ist, wie zu erwarten war, erfolglos zurückgekehrt.

Vier chinesische Marineoffiziere sind zur Baubeaufsichtigung bei den Werften Mitsubishi und Kawasaki eingetroffen.

Die japanische „Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" hielt im Juni unter Vorsitz des Admirals, Prinzen Arisugawa, ihre Generalversammlung ab. Hierbei wurden folgende Angaben über die Leistungen der Gesellschaft gemacht: 44 Hauptstationen, 29 Hilfsstationen; im Jahre 1910 gerettet 1357 Menschen, im ganzen seit Gründung 20 172; im Jahre 1910 gebaut 267 Rettungsboote, im ganzen 3994.

Digitized by Google

Italien. Neubauten. Gelegentlich der Beratung des Marineetats im Senat, Ende Juni, äußerte der Marineminister, ein Kleiner Kreuzer für den Dienst auf der südamerikanischen Station sei in Palermo im Bau. Für den gleichen Zweck werde demnächst ein Kreuzer des „Calabria"-Typs auf Stapel gelegt werden.

— Unterseebootsdock. Die Unterseebootswerft Fiat San Giorgio läßt laut „Rivista maritima" für eigene Rechnung auf der Werft zu Riva trigoso ein Unterseebootsschwimmdock bauen, das der bekannte Unterseebootserbauer Laurenti erfunden hat. Das Dock soll außer zum Trockenstellen der Unterseeboote auch zum Prüfen der Bootskörper auf Druckfestigkeit benutzt werden können und somit das Versenken der Boote zu solchen Prüfungen unnötig machen.

Es besteht hauptsächlich aus einem zylinderförmigen, luftdicht abschließbaren Teil von 7 m Durchmesser und 70 m Länge. Seine größte Breite beträgt 11 m. Seine Lenz- und Druckpumpen werden elektrisch betrieben. Das Schwimmdock soll vor Ablauf dieses Jahres fertig sein und zur Erprobung der zurzeit bei Fiat San Giorgio im Bau befindlichen Unterseeboote des „Medusa"-Typs verwendet werden.

Rußland. Marinepolitik. Vom Marineminister werden die von Duma und Reichsrat genehmigten Gesetze betreffend den Bau der 4 Linienschiffe („Gangut"-Klasse) für die Baltische Flotte und für die Stapellegung von 3 Linienschiffen, 9 Torpedobootszerstörern und 6 Unterseebooten für die Schwarzmeerflotte veröffentlicht. Während für die „Gangut"-Klasse, die 1914 fertiggestellt sein soll, im ganzen 119 560 000 Rubel (vgl. Juliheft, S. 924), davon als Baurate für 1911 je 7 Mill. für jedes der 4 Schiffe, bewilligt werden, sind für die Verstärkung der Schwarzmeerflotte im ganzen 102,2 Mill. Rubel vorgesehen, und zwar als Baurate für 1911 10,1 Mill. Rubel, nämlich 6,1 Mill. für die Linienschiffe, 3 Mill. für die 9 Torpedobootszerstörer, 1 Mill. für die Unterseeboote. Ferner sind durch Gesetz 400 000 Rubel für die Entwicklung der Ijorski-Werke ausgeworfen.

Das der Duma vorgelegte Bauprogramm für die Baltische Flotte soll einschließlich der 4 Schiffe der „Gangut"-Klasse 12 Linienschiffe zu 23 000 t, 5 Panzerkreuzer, 18 Torpedobootszerstörer von 1000 bis 1250 t, 16 Unterseeboote und 3 Minenleger umfassen. Nach einer anderen Nachricht soll bis 1930 folgender Schiffsbestand für die baltische Flotte geschaffen werden: Zwei aktive Geschwader von insgesamt 16 mit einer Reserve von 4 Linienschiffen; 8 Panzerkreuzer mit einer Reserve von 4, 16 kleine Kreuzer mit 8, 72 Torpedobootszerstörer mit 36, 24 Unterseeboote mit 12 in Reserve. — Der Bauplan für die Schwarzmeerflotte ist vorläufig auf die oben erwähnten 3 Linienschiffe, 9 Torpedobootszerstörer und 6 Unterseeboote beschränkt.

Für die Lieferung der Linienschiffe für die Schwarzmeerflotte ist ein Wettbewerb unter den Privatwerften ausgeschrieben; die zahlreichen Gerüchte, die in der Presse über Bevorzugung einzelner Werften, insbesondere der Werft von Nikolajewsk, hinter der Vickers, Thornycroft und Blohm & Voß stehen sollen, im Umlauf sind, werden von der Regierung als unbegründet bezeichnet.

Große Begeisterung und neues Erwachen des Interesses an der Flotte hat der Stapellauf der beiden ersten Schiffe des „Gangut"-Typs Ende Juni und Anfang Juli verursacht, ein Umstand, der in Verbindung mit dem Vertrauen, das der neue Marineminister in der Duma genießt, dem Fortgang des Wiederaufbaus der Flotte zugute kommen wird.

Digitized by Google

— Organisation. Den Generalinspekteuren des Technischen Komitees sind folgende Dienstverrichtungen zugewiesen, einem jeden in seinem Spezialgebiet: Aufstellung der Pläne und Bestellungen für Bau, Bewaffnung und Ausrüstung sowie Reparatur und Umbau von Schiffen, für den Bau und die Ausrüstung der Häfen und Werften, für Bau und Reparatur von Staatsgebäuden; ferner die Verwaltung der hierfür bewilligten Gelder und die Aufstellung von Voranschlägen für die Ausführung der genannten Arbeiten. — Die Abteilung für Ausrüstung ist aus der Hauptverwaltung für Schiffbau ausgeschieden und dem Technischen Komitee einverleibt. Sie hat den wirtschaftlichen Teil der Operationen bei der Vorbereitung und Ausführung der erwähnten Arbeiten zu übernehmen, ferner das Material und die Vorräte zu beschaffen, die dafür nötig sind, und alle Kontrakte und Rechnungen aufzusetzen.

Der Chef der Seestreitkräfte im Baltischen Meer veröffentlicht eine Verfügung, durch die er das Verhältnis der Seebefehlshaber und Hafenkommandanten seines Befehlsbereiches zueinander regelt. Auf Reeden und in Häfen ist der Höchstkommandierende stets der älteste Seebefehlshaber, der, wenn er kein Kommandoabzeichen führt, den Anciennitätsstander heißt. An Land ist stets der Hafenkommandant Höchstkommandierender. Auf Reede eintreffende jüngere Befehlshaber haben sich beim älteren zu melden; bei diesem ist auch die Erlaubnis zum Verlassen der Reede einzuholen. Der ältere meldet diese Schiffsbewegungen dem Chef der Seestreitkräfte.

— Schiffbau. Linienschiffe. Vom Stapel liefen: „Sfewastopol" auf der Baltischen Werft am 29. Juni (Ablaufgewicht 8230 t) und „Poltawa" auf der Admiralitätswerft am 10. Juli (Kiellegung 16. Juni 1909). Bei „Poltawa" betrug das Gewicht beim Stapellauf 7600 t, der Schiffskörper war zu 68,5 v.H. fertiggestellt. Die Schiffe haben 25 Yarrow-Kessel, 3000 t Kohlen, 1170 t Öl; die Turbinen werden von der Frankorussischen Werft geliefert.

Auf den freigewordenen Hellings sollen nach „Kotlin" baldigst Panzerkreuzer des neuen Bauprogramms auf Stapel gelegt werden. „Sslawa" ist in Toulon nach dreivierteljähriger Reparatur fertiggestellt.

Torpedofahrzeuge. Vom Stapel lief am 4. Juli auf der Putilow-Werft der Torpedobootszerstörer „Nowik", der auf Kosten der Liga zur Verstärkung der Flotte durch freiwillige Spenden erbaut ist. Seine Baudaten sind: 1260 t, Länge 102,4 m, Breite 9,5 m, Tiefgang 2,97 m; 36 000 PS., 36 kn, Turbinen, Ölheizung, Aktionsradius 2000 sm; vier 10,5 cm-SK., davon eine auf der Back, drei achtern, 4 M. G., vier 45 cm-Torpedorohre. Kiellegung 1. August 1910, Fertigstellung beabsichtigt Dezember 1911; Kosten 2,19 Mill. Rubel (4,73 Mill. ℳ). Bei Aufstellung der Pläne wurden außer der russischen Bauwerft noch die englische Firma Cammel, Laird & Co. und später der Vulkan, Stettin, hinzugezogen, welch letzterer die Turbinen liefert.

Auf dem Torpedoboot „Besschumny" (350 t) der Sibirischen Flottille fand eine Kesselexplosion statt, durch die ein Mann getötet, zwei schwer verwundet wurden.

Unterseeboote. Von den 6 für die Schwarzmeerflotte bestimmten Unterseebooten sollen je 3 von der Baltischen und der Newski-Werft in St. Petersburg gebaut werden; die ersteren 3, nach neuen Plänen von Bubnow gebaut, sollen sich durch einen besonders großen Aktionsradius auszeichnen; die letzteren 3 werden einem verbesserten Holland-Typ angehören. Der Bau der Unterseeboote in Serien zu 3 wird von „Kotlin" dadurch erklärt, daß sich die Verwendung der Boote in Gruppen zu je 3 als am zweckmäßigsten erwiesen habe.

Digitized by Google

— Schiffsverkauf. Das Marineministerium beabsichtigt, bei dem von ihm geplanten umfangreichen Verkauf ausrangierter Schiffe und Torpedoboote auch ausländische Firmen als Käufer zuzulassen, was bisher verboten war. — Es werden zum Verkauf gestellt folgende zum Teil längst ausrangierte Fahrzeuge:

In Kronstadt: Yacht „Strjelna"; Panzerschiff „Admiral Lasarew"; Kanonenboote „Opritschnik", „Tscharodyrika", „Doshd", „Grosa", „Jersch"; Torpedoboote (300 t) 106 und 107, 16 kleine (25 t) Torpedoboote.

In Libau: Panzerschiffe „Admiral Tschitschagow" und „Admiral Spiridow". In Sewastapol: Panzerschiffe „Jekaterina II", „Tschessma"; Torpedoboote „Kapitän Saken" und Nr. 254, Kreuzer „Sestriza", „Bombori", „Pamjatj Merkurija", „Lwiza". In Nikolajew: Panzerschiffe „Vizeadmiral Popow", „Nowgorod".

— Vermessung. Ein für Vermessungszwecke angekaufter Dampfer von 36 t ist unter dem Namen „Promjerny" in die Listen der Flotte aufgenommen.

— Funkentelegraphie. Auf Kamtschatka und im sibirischen Küstengebiet wird 1911 eine Reihe von F. T.-Stationen eröffnet; in Petropawlowsk wird die seinerzeit durch Feuer zerstörte Station wiederaufgebaut; neue Stationen entstehen in Ochotsk, Ohijiga (an der gleichnamigen Bucht) und in der Anadyr-Bucht (an der Mündung des Anadyr-Flusses).

— Häfen. Die von Duma und Reichsrat genehmigten Gesetze betreffend den Ausbau des Hafens von Reval (vgl. Juniheft, S. 792) und die Schaffung eines Handelshafens in der Strjeletzka-Bucht in Sewastapol sind vom Kaiser bestätigt.

⚜

Österreich-Ungarn. Neubauten. Der Kaiser hat anläßlich des am 24. Juni erfolgten Stapellaufes des „Viribus unitis" folgendes Allerhöchstes Handschreiben erlassen:

„Lieber Herr Neffe Erzherzog Franz Ferdinand! Das lebhafte, die Bedürfnisse Meiner Kriegsmarine richtig erkennende und fördernde Interesse, das Euer Liebden auch diesem Teile Meiner Wehrmacht seit langem entgegenbringen, veranlaßte mich schon im Jahre 1902, Euer Liebden zum Admiral zu ernennen. Heute, an dem Tage, an dem eine neue mächtige Schiffseinheit den Fluten übergeben wird, ist es mir ein Bedürfnis, Euer Liebden für Ihre erfolgreiche Tätigkeit auf maritimem Gebiete Meine vollste Anerkennung auszusprechen. Alle meine braven Seeleute geleiten das neue Schiff mit wärmsten Wünschen in sein Element. Eingedenk Meines Wahlspruches, den das Schiff als Namen trägt, stehen sie alle zusammen in altbewährter Soldatentreue, jederzeit bereit, sich einzusetzen für das Wohl des Vaterlandes und die Ehre der Flagge. Alle, vom vielbewährten führenden Admiral herab bis zum jüngsten Matrosen, erkennen tiefdankbarst die Fürsorge, die Euer Liebden Meiner Kriegsmarine widmen. Lainz, am 24. Juni 1911.

Franz Joseph, m. p."

„Viribus unitis" ist durch das neue Bergungsschiff „Herkules" nach Pola geschleppt worden, um hier gedockt zu werden, da Triest noch kein größeres Dock besitzt. Zum weiteren Ausbau wird das Schiff nach Triest zurückgebracht werden.

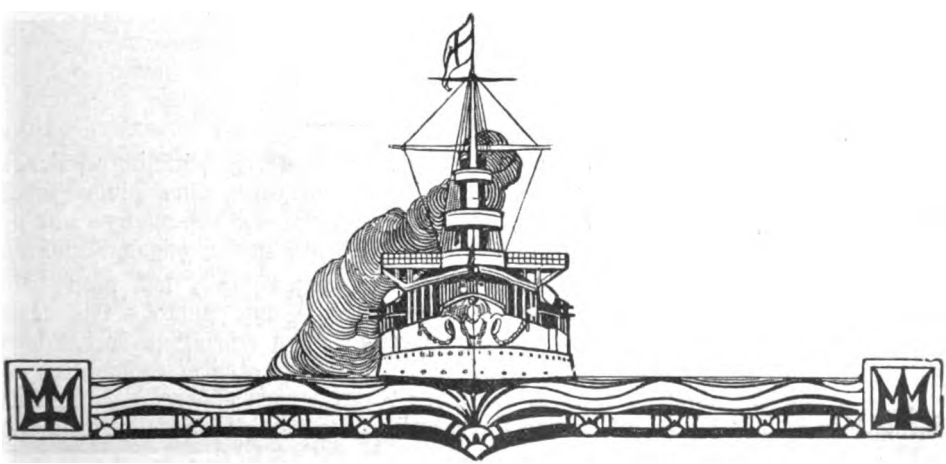
Digitized by Google

An technischen Einzelheiten über das Schiff ist neuerdings bekannt geworden, daß sein Deplacement beim Stapellauf 12 000 t betrug, ferner daß es als Torpedoarmierung 2 Breitseit-, 1 Bug- und 1 Heckrohr von 53 cm Kaliber erhalten soll. Bezüglich der Wahl der Torpedoausstoßvorrichtungen schwankt die Wahl zwischen Armstrong- und Whitehead-Apparaten.

Die Arbeiten an dem auf dem Stabilimento tecnico im Bau befindlichen Schwesterschiff des „Viribus unitis" machen gute Fortschritte. Der Stapellauf des Schiffes ist für Oktober d. J. zu erwarten.

Die Kiellegung des dritten 20 000 t-Schiffs auf der durch Stapellauf des „Viribus unitis" freigewordenen Helling wird in nächster Zeit stattfinden.

Auch die Arbeiten zur Einrichtung der Danubius-Werft in Fiume für den Linienschiffbau schreiten gut fort, so daß Anfang nächsten Jahres der Bau des vierten 20 000 t-Schiffs dort in Angriff genommen werden kann.



Digitized by Google

Verschiedenes.

Venusbeobachtungen bei Tage.

Seit Dezember 1909 ist in den Annalen der Hydrographie öfters von der Beobachtung der Venus bei Tage zur astronomischen Ortsbestimmung die Rede gewesen (Annalen der Hydrographie 1909 S. 563, 1910 S. 119, 192, 490, 1911 S. 217). Trotzdem werden viele Navigateure noch keine Venusbeobachtung ausgeführt haben.

Es sei deshalb darauf hingewiesen, daß Anfang August und Ende Oktober 1911 die Beobachtungsmöglichkeit besonders günstig ist. Die Venus erscheint zu diesen Zeiten in ihrem größten Glanz: als helleuchtende Sichel von etwa 20″ Durchmesser. Kulmination am 6. August etwa $2^1/_2$ Stunden nach, am 20. Oktober etwa $2^1/_2$ Stunden vor dem wahren Mittag. Etwa vom 26. August bis 2. Oktober wird die Venus nicht zu beobachten sein. Ihr Durchmesser ist in dieser Zeit zwar noch größer (bis zu 29″), aber die Sichel ist zu schmal und der Abstand von der Sonne zu gering, so daß der Stern bei Tage nur unter ganz besonders günstigen Umständen zu sehen sein wird. Am 12. September steht sie in Konjunktion mit der Sonne.

Venuslänge mit Sonnenbreite und Sonnenlänge mit Venusbreite ergeben zwei scharfe Bestecke während der Tagesstunden. Dieser Vorteil und die besonders gute Beobachtungsmöglichkeit werden hoffentlich zu Venusbeobachtungen während der angegebenen Zeiten anregen, auch in unseren Breiten.

Übrigens dauern normale Beobachtungsbedingungen noch vom November 1911 bis in den Februar 1912 hinein. In den folgenden 8 Monaten bis zum Oktober 1912 ist die Beobachtung bei Tage wieder schwierig oder unmöglich. Die besonders günstige Erscheinung wie jetzt tritt erst Anfang März 1913 wieder ein.

Kz.

The Naval Annual 1911.

Das englische Jahrbuch, das bekannte »Naval annual«, ist pünktlich erschienen. Man darf auch an dem diesjährigen Bande nicht vorübergehen, ohne seinen Inhalt einer kurzen Besprechung zu würdigen, zumal da wieder gerade »Germany« und die »German Fleet« im vorliegenden Bande eine weitgehende Berücksichtigung erfahren.

Die Vorrede, die oft von Lesern achtlos übergangen wird, soll man beim »Naval annual« lieber durchsehen; sie enthält oft interessante Punkte. Sie fängt diesmal gleich mit bemerkenswerten Betrachtungen an. Im ersten Satz bereits wird mit offensichtlichem Bedauern — scheinbar aber auch mit gewisser Resignation — festgestellt, daß die einstmals von der englischen Flotte eingenommene dominierende Stellung in der Welt zusehends im Sinken begriffen ist; daß die Stärke der deutschen

Digitized by Google

in der nahen Zukunft die gegenwärtige Überlegenheit der englischen über die deutsche Flotte sich sehr verringern werde.

Mit unverkennbarem Verdruß wird weiter festgestellt, daß Österreich-Ungarn, Deutschlands enger Bundesgenosse (close ally), ein „Faktor" auf maritimem Gebiet geworden sei; die jüngste Balkanunternehmung Österreichs, mit Hilfe Deutschlands und in Mißachtung des Berliner Vertrages, sei ein Zeichen dafür, wie der Frieden der Welt gestört werden könne.

Unter der Wucht dieses betrübenden deutsch-österreichischen Aufschwungs sucht der Verfasser der Vorrede einen Trost in der neuen Welt, er wendet seinen Blick dem englisch sprechenden Vetter jenseits des Atlantik zu und erkennt in der aufstrebenden amerikanischen Flotte einen ehrlichen Friedenshort gegenüber den kriegerischen Gelüsten, die sich im deutschen und österreichischen Flottenausbau ausdrücken. Die Beziehungen zwischen England und Amerika hätten sich in den letzten Jahren immer enger gestaltet und der Schiedsgerichtsvertrag erwecke die schönste Perspektive für die Zukunft. Dieser maritime Zweibund genügt dem Verfasser aber noch nicht. Da das politisch in der Tripel-Entente figurierende Rußland maritim noch zu gebrochen sei, wird die französische Marine in den englisch-amerikanischen Bund mit hineingezogen, denn diese »appears likely to again become a factor of importance« „scheint wieder zu einem Machtfaktor von einiger Bedeutung zu werden".

Die Vorrede besagt weiter gegen Schluß, daß ein Augenleiden den Herausgeber verhindert habe, an der Übersicht über die fremden Flotten, enthalten im II. Kapitel des ersten Teils, mitzuarbeiten; auch die Grundlagen für den Inhalt von Kapitel I und III seien von anderen Verfassern gelegt worden.

Die Gliederung des Stoffes ist analog den früheren Bänden erfolgt; er erstreckt sich auf vier Teile, von denen der erste in 10 Kapiteln verschiedene Aufsätze politischen und fachwissenschaftlichen Inhalts, der zweite die Listen und Pläne der englischen und auswärtigen Kriegschiffe, der dritte die Fortschritte auf dem Gebiet der Schiffsartillerie und des Panzermaterials und schließlich der vierte allgemeine und besondere Angaben über Schiffbauprogramme, Geschützführerpreisschießen, Marinebudgets und die Londoner Seerechtsdeklaration enthält.

Das 1. Kapitel des I. Teils befaßt sich mit der englischen Marine. Aus dem Inhalt ist als besonders bemerkenswert ein Passus herauszugreifen, der zum ersten Mal in jenen Blättern erscheint: Das englische Marineluftschiff. Im übrigen finden wir nicht viel Neues. Gezeichnet ist das Kapitel von H. P. Hussey und T. A. Brassey.

Im 2. Kapitel schließen sich die fremden Marinen an. Über die französische ist nichts Besonderes zu bemerken. Es folgt die deutsche. An der Spitze figuriert der im Januarheft 1911 der „Marine-Rundschau" enthaltene Rückblick auf das Jahr 1910, soweit er sich auf das deutsch-englische Verhältnis und dessen Rückwirkung auf die internationale Lage bezieht. Ein Kommentar dazu ist nicht gegeben. Bei Besprechung des deutschen Schiffsmaterials wird der Verkauf von „Weißenburg" und „Kurfürst Friedrich Wilhelm" sowie von „S 165" bis „S 168" an die Türkei erwähnt. Diese Angabe bedarf insofern der Richtigstellung, als die betreffenden Boote die Nr. 165 bis 168 niemals getragen haben, d. h. an die Marineverwaltung überhaupt nicht abgeliefert worden sind.

Der Unfall, von dem „U 3" im März d. Js. im Kieler Hafen betroffen wurde, wird ziemlich eingehend besprochen.

Bei Erwähnung der Manöverübungen der deutschen Flotte wird merkwürdigerweise behauptet, daß unser Ersatz im Herbst jedes Jahres mit zweijähriger Dienst-Flotte derjenigen der englischen Flotte zurzeit näher kommt, als vor 15 Jahren die französische es tat. Nach dem Inhalt des jetzigen Bandes sei es augenscheinlich, daß

Digitized by Google

verpflichtung eintrete. Das »Naval annual« ist sonst über so einschneidende Fragen wie Dauer der Dienstzeit im allgemeinen besser unterrichtet als in diesem Falle.

In dem anschließenden Text über die italienische Flotte wird eine Angabe der österreichischen „Mitteilungen a. d. Geb. d. Seewesens" wiedergegeben, die das zukünftige Deplacement der italienischen Dreadnoughts zu 25 000 t und ihre Bewaffnung mit zwölf 34,4 cm-Geschützen angibt. Die italienische Flotte würde 1915 acht Dreadnoughts und Super-Dreadnoughts im Dienst haben. Der Verfasser hält es aber für höchst unwahrscheinlich, daß die italienische Schiffbauindustrie einer so schnellen Entwicklung gewachsen sei.

Von der österreichischen Marine wird gesagt, daß ihre Größe und Ausdehnung die wachsende Aufmerksamkeit Europas auf sich lenke »occupy increasing attention in Europe« und daß die Fortschritte in der österreichischen Flottenbewegung unleugbar groß seien.

An letzter Stelle, und zwar von den Marinen zweiten Ranges, über die hier hinweggegangen werden mag, steht die amerikanische Flotte. Interessant sind die politisch-strategischen Perspektiven im Hinblick auf die demnächst zu erwartende Fertigstellung des Panama-Kanals und die daraus sich ergebende Notwendigkeit einer Änderung in der Dislokation der amerikanischen Seestreitkräfte.

Über die Linienschiffe des Bauprogramms 1911/12 wird gesagt, daß sie nahezu 30 000 t Wasser verdrängen und mit zwölf 35 cm-Geschützen bestückt werden sollen, die in 4 Drillingtürmen Aufstellung finden würden. Der Vorschlag, das 40 cm-Geschütz einzuführen, sei erwogen, aber doch wieder verworfen worden.

Das 3. Kapitel bringt den gewohnten Stärkevergleich zwischen dem Flottenmaterial — hauptsächlich an Linienschiffen — aller in Betracht kommenden Marinen. Das Kapitel ist diesmal frei von Übertreibungen und wohl lesenswert.

Das 4. Kapitel ist betitelt »German Naval Administration«, es umfaßt 14 Seiten und bietet naturgemäß für die Leser der „Marine-Rundschau" besonderes Interesse. Hiermit soll nicht gesagt sein, daß es dem Fachmann etwas Neues bringt, aber die Art und Weise wie von einem außenstehenden Marineschriftsteller (John Leyland) das immerhin nicht einfache und besonders für den Ausländer oft schwer verständliche Gebiet der Organisation einer fremden Marine behandelt wird, kann an sich schon unser Interesse für sich beanspruchen.

Der Verfasser fängt mit der Organisation der preußischen Marine an (1848) und entwickelt kurz, aber sachlich und prägnant, vor allen Dingen auch richtig, wie sich die jetzige deutsche Marine seit jener Zeit organisatorisch entwickelt hat. Besonders im Gegensatz zu einem im vorjährigen »Naval annual« erschienenen, von offenbar wenig kompetenter Hand geschriebenen Artikel über den deutschen „Admiralstab der Marine" finden sich in der vorliegenden Abhandlung keine prinzipiellen Unstimmigkeiten; auch fällt angenehm auf, daß sie sich frei hält von irgendwelchen anmaßenden Kritiken und abfälligen Äußerungen. Der Verfasser hat die Materie gründlich studiert, er hat die deutschen Quellen mit offenen Augen gelesen und die spezifisch deutschen, d. h. in deutschen politisch-militärischen Eigentümlichkeiten begründeten organisatorischen Einrichtungen auch vom deutschen Standpunkt betrachtet und entwickelt.

Das 5. Kapitel ist technischen Inhalts, es behandelt die Aussichten des Verbrennungsmotors, die Dampfturbine auf Kriegsschiffen zu verdrängen. Die Ausführungen sind sehr detailliert gehalten und nicht nur für den Ingenieur, sondern für jeden Interessenten verständlich gefaßt*). Der Verfasser — Alexander Richardson — ein langjähriger Fachschriftsteller und Mitarbeiter des »Naval annual«, sammelt

*) Es sei hier auf den gleichen Artikel des „Nauticus" 1911 aufmerksam gemacht. Die Schriftleitung.

Digitized by Google

zunächst die Anschauungen maßgebender Persönlichkeiten aller in Betracht kommenden Staaten über die Frage der Einführung von Verbrennungsmotoren für den Antrieb großer Schiffe. Nach Besprechung des Prinzips eines Verbrennungsmotors werden die Vorteile und Nachteile der einzelnen Brennstoffe — Petroleum, Gasolin, Benzin, Paraffin usw. — gegeneinander abgewogen, der Lieferungspreis wird berücksichtigt, ebenso die Frage der Beschaffung der nötigen Brennstoffmengen. Die verschiedenen Systeme der Motoren werden aufgezählt und die erzielten Erfolge beim Antrieb von Fischereifahrzeugen und Dampfbeibooten angeführt.

Der überaus reichhaltige Artikel bedürfte in einer rein technischen Fachzeitschrift einer näheren Besprechung; hier müssen wir uns darauf beschränken, ihn dem Studium zu empfehlen. Es sei nur noch bemerkt, daß der Verfasser zu dem Schluß kommt, daß die praktische Einführung der Verbrennungsmotoren noch in ferner Zukunft zu liegen scheine, daß aber ein gewisser Optimismus dennoch berechtigt sei. »Thus there is every hope for the future«, so schließt der Verfasser.

Im 6. Kapitel taucht wieder einmal ein alter, guter Bekannter auf: die Taktik bei Trafalgar. Oft scheint der Meinungsaustausch über diese Materie zum Stillstand gekommen zu sein, aber immer lebt er wieder von neuem auf. Wenn man bedenkt, daß sogar Salamis heute noch die Gemüter beherrscht, so darf man der letzten Nelson-Schlacht wohl auch mit Recht das Schicksal prophezeien, daß die geschichtliche Erforschung ihrer Taktik nicht in Aonen untergehen wird. James R. Thursfield, ein »old contributor« des »Naval annual«, hat sich der Aufgabe unterzogen, das jüngste Meisterwerk Julian Corbetts über »The campaign of Trafalgar« scharf unter die Lupe zu nehmen. Er würdigt auf der einen Seite die Behauptungen und Schlußfolgerungen dieses Schriftstellers, läßt sie aber anderseits auch nicht überall unangegriffen. Sein Artikel ist zweifellos als ein neuer wertvoller Beitrag zur Trafalgar-Literatur zu bezeichnen, muß an dieser Stelle aber wegen des beschränkten Raumes unbesprochen bleiben.

Das 7. Kapitel, verfaßt von Commander C. N. Robinson, behandelt die „Dreadnought Era“ *) und bedarf einer kurzen Inhaltswiedergabe.

Der Verfasser bezeichnet als Zweck des Aufsatzes, zu untersuchen, inwieweit die Dreadnought-Epoche die Typen aller Schiffsklassen beeinflußt, die Kriegsvorbereitungen der Flotte geändert und vor allem einen Unterschied in der Art der Gefechtsausbildung der Mannschaft hervorgerufen habe.

Die allgemein eingebürgerte Bezeichnung „Dreadnought“ für alle möglichen Zwecke findet nicht den Beifall des Verfassers. Er wird häufig mißbraucht und zu weit gefaßt.

Die hervorstechendste Änderung, die mit der Dreadnought-Epoche eingesetzt habe, sei die Armierung mit ausschließlich ganz schwerer und ganz leichter Artillerie. Gegenüber den vorhergegangenen Schiffstypen („King Edward VII“ und „Lord Nelson“) sei hiermit ein entschiedener Gewinn in bezug auf das Breitseitfeuer verbunden gewesen. Bezüglich der Frage, welches die beste Armierung für ein Linienschiff sei (nur schwere oder schwere und Mittelartillerie), zitiert der Verfasser hier einen Ausspruch des Admirals Sir John Fisher, den dieser als Antwort auf eine Frage von Lord Charles Beresford gegeben habe: „Wir haben zu viele Arten von Geschützen auf unseren Schiffen. Was wir auf unseren Schiffen haben wollen, ist das schwerste leichte und das leichteste schwere Kaliber“ (»We have too many sorts of guns in our ships. What we want in our ships is the biggest smallest gun and the smallest biggest gun«).

---

*) Auch hier sei auf den etwa das gleiche Thema behandelnden Artikel im „Nauticus“ 1911 hingewiesen. Die Schriftleitung.

Digitized by Google

Nach einigen Betrachtungen über das zweckmäßigste Kaliber für die Antitorpedobootartillerie bringt der Autor die überraschende Nachricht, daß nach Ansicht vieler Seeoffiziere der Kartätsch-Schuß der schweren Artillerie bei der Torpedobootsabwehr in Zukunft eine Rolle spielen wird (»will become the anti-torpedo weapon of the future«). So könnte z. B. aus einem 30,5 cm-Rohr eine mit 50 Kugeln gefüllte Kartätsche geschossen werden; solch ein Schuß in der Richtung angreifender Torpedoboote würde wirksam genug sein.

Nach Betrachtungen über Kaliber und Aufstellungsgrundsätze der schweren Artillerie berührt die Darstellung auch den Drillingturm. Ob dieses System das richtige sei, müsse immerhin zweifelhaft scheinen, nur Kriegserfahrungen würden darüber entscheiden können.

Es folgen Angaben über die verschiedenen Panzerstärken auf den neuesten Linienschiffen der einzelnen Nationen. Neues bringen diese Aufzählungen nicht.

Zusammenfassend meint der Verfasser, die neueste Richtung ginge unleugbar dahin, die Energie des schwerkalibrigen Geschützes zu steigern, die Geschwindigkeit zu erhöhen und die gepanzerte Oberfläche des Schiffsrumpfes zu erweitern. Zur Zeit sei keine Aussicht, daß in irgendeiner Beziehung ein Rückgang einträte; aber es sei sehr wohl möglich, daß in nicht zu ferner Zeit die Verbrennungsmaschine sich Eingang verschaffen und daß ein Panzer für die demnächst zu bauenden Schiffe entstehen würde, der mit geringerem Gewicht eine höhere Widerstandsfähigkeit verbinde.

Über den ungeschützten Kreuzer-Typ und das Torpedobootsmaterial wird übergeleitet zu der voraussichtlichen Weiterentwicklung der Dreadnought-Ära. Ob das Zukunftsschiff des Admiral Bacon oder das des Professors Abell der Welt beschieden sein wird, diese Frage läßt der Verfasser offen, verfehlt aber nicht, zum Schluß darauf hinzuweisen, daß die artilleristische Entwicklung allen andern gegenüber weit im Vordergrund stehe und daß die enormen Fortschritte auf diesem Gebiet den unausgesetzten Bemühungen Sir Perey Scotts als First Inspector of Target Practice zu danken seien.

Die Betrachtungen schließen damit, daß das, was man auf vorliegendem Gebiet in der englischen Marine geschaffen habe, ebenso auch in jeder anderen Marine erreicht worden sei, die einen ähnlichen Grad der Ausbildung und der Güte des Materials anstrebe. Dieses Streben sei niemals bisher so in die Erscheinung getreten, wie gerade jetzt. »This is the keynote of the Dreadnought era.«

Das 8. Kapitel enthält die Londoner Seerechtsdeklaration und Betrachtungen darüber; es ist von John Leyland verfaßt, beansprucht aber weniger eine Besprechung als die im folgenden, dem 9. Kapitel, von dem bekannten Admiral Bridge angestellten Erhebungen darüber, wie die englische Marine durch die Sätze dieser Deklaration betroffen wird.

Die sich über 8 Druckseiten erstreckende Abhandlung kann besonders jedem Seeoffizier zum Lesen empfohlen werden.

Die Deklaration von London, sagt der Verfasser, beschäftigt sich mit Fragen, die in einem zukünftigen Seekriege zwischen Kriegführenden auf der einen und Neutralen auf der andern Seite auftreten können; unberührt aber bleiben — und das wird betont — im allgemeinen seerechtliche Streitfragen, die zwischen den Kriegführenden untereinander entstehen könnten. Der Seeoffizier pflegt meist auf dem Papier stehenden, in Friedenszeiten getroffenen Abmachungen wenig Bedeutung beizumessen; anderseits aber weiß er ganz genau, daß, wenn wir uns im Kriege befinden, es nicht nur unsere Pflicht ist, „den Feind so gründlich wie nur möglich zu schlagen", sondern daß es auch klug und weise ist, dies in einer Form zu tun, die möglichst keinen Neutralen vor den Kopf stößt und ihn vielleicht auf die Seite des Gegners drängen könnte. Diese Rücksichtnahme auf den Neutralen könne man aber um so schwieriger ausüben, je verschiedener die Grundsätze und Regeln der einzelnen

Digitized by Google

Nationen seien. »To settle them and make them known is exactly what the Declaration of London is meant to do.« Diese Regeln aufzustellen und bekannt zu geben, sei Zweck der Londoner Deklaration. Für den Seeoffizier sei es von verhältnismäßig geringer Bedeutung, ob die Deklaration gewisse Gesetze des internationalen Rechts bestätige, ändere oder annulliere; aber nützlich für ihn zu wissen, sei erstens, wie die einzelnen Neutralen zu behandeln seien, wenn sein Land sich im Kriege befinde, und zweitens, wenn sein Land sich neutral hielte, wie weit man die Kriegführenden gehen lassen dürfe, im Falle die eigenen Seeinteressen berührt werden.

Nach diesen Einleitungsworten beschäftigt sich der Verfasser mit den einschneidendsten Artikeln der Deklaration etwas eingehender, bedient sich dabei aber augenscheinlich auch einer Brille, und zwar einer englischen. Es würde hier zu weit führen, den Standpunkt, den der englische Admiral in den einzelnen Fragen einnimmt, genauer zu präzisieren; jedenfalls macht er nirgendwo ein Hehl daraus, daß der Grundsatz »might is right«, wenn er überhaupt Berechtigung hat, in erster Linie für die englische Marine zutreffend sei. Es ist sehr interessant zu verfolgen, welche Schlüsse aus den einzelnen möglichen Fällen speziell für die englische Flotte gezogen werden, und zwar immer genau getrennt für beide Möglichkeiten: England neutral oder England kriegführend. Von den besprochenen Fällen seien hier angeführt: Blockadebruch durch neutrale Schiffe; Klassifizierung jener Nahrungsmittelstoffe, die als bedingte Kontrebande zu gelten haben; Entscheidung der Frage, ob die neutrale Flagge feindliches oder für den Feind bestimmtes oder nach einer feindlichen Operationsbasis gerichtetes Gut deckt oder nicht; Vernichtung neutraler Prisen; Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegschiffe auf hoher See und andere Punkte mehr.

Im 10. und letzten Kapitel des I. Teils ergreift Brassey selbst das Wort. Besonders im Hinblick auf den Passus der Londoner Seerechtsdeklaration, der über die Umwandlung von Handelsdampfern in Auxiliarkreuzer sich ausspricht, ferner aber auch, weil es von allgemeinem Interesse ist, will der Verfasser untersuchen, über wieviel solcher Schiffe die in Betracht kommenden Nationen verfügen, ob es überhaupt ratsam ist, auf diese Hilfsschiffe im Kriegsfalle in großem Maße zurückzugreifen und ob die regierungsseitig bezahlten Subsidien berechtigt und erwünscht sind.

Er kommt zu dem Schluß, daß die von der englischen Regierung gezahlten Subsidien im Verhältnis zu den vielen und schnellen Dampferverbindungen innerhalb des »world-wide Empire« nur mäßig hoch sind. Auch in Deutschland, wo die Unternehmungslust der Reeder und Kaufleute, encouraged by the personal interest shown by the Emperor, ziemlich groß sei, würden Subsidien nur da, wo sie wirklich nötig wären, gezahlt. Andere Länder, wo es an persönlicher Unternehmungslust fehle, wären weit liberaler in dieser Beziehung.

Für den Handelsschutz sei in erster Linie natürlich die englische Flotte da; aber die genügte bei den ausgedehnten Handelsbeziehungen nicht. Soviel Kreuzer zu bauen, wie dafür notwendig, würde zu teuer sein; man müsse daher auf die Handelsmarine zurückgreifen. Man solle aber nur an solche Gesellschaften Subsidien zahlen, die über wirklich schnelle und besonders für den Handelskrieg geeignete Dampfer verfügen. Außerdem dürfe diese Maßnahme nicht übereilt werden, »it will be well to proceed slowly«. Man solle zunächst die geeignetste Bewaffnung für solche Dampfer beschaffen und die Regierung sollte sich das Vetorecht vorbehalten, wenn eine Veräußerung des einen oder andern Dampfers an einen Fremden beabsichtigt würde.

Verfasser führt mehrere maßgebende in- und ausländische Stimmen an, die eingetreten wären für eine energische Förderung der Beschaffung einer geeigneten und hinreichenden Flotte von Auxiliarkreuzern.

»In conclusion, it may once again be insisted that a reserve of fast cruisers is necessary; and that, in looking for the protection of trade, we pur-

Digitized by Google

sue a policy in harmony with the growing desire for the settlement of differences by the method of arbitration.«

Über den II. Teil, enthaltend die Listen der englischen und fremden Schiffe, ist nichts Besonderes zu sagen.

Der III. Teil, betitelt »armour and ordnance«, behandelt in gewohnter Weise die Fortschritte auf dem Gebiete der Geschütz- und Panzerindustrie, ist reich illustriert und für den Waffenspezialisten von besonderem Interesse.

Dieser Text würde an sich schon genügend Stoff für eine eingehende Besprechung liefern. Mit Rücksicht auf den beschränkten Raum in diesen Blättern muß aber darauf verzichtet werden. Es möge hier nur auszugsweise auf einen Passus hingewiesen werden. Dieser handelt von der Feuerleitung. Nach Erwähnung eines auf „Neptune" ausprobierten, vom Vize-Admiral Sir Percy Scott konstruierten Apparates zur automatischen Leitung der ganzen Batterie eines Schiffes, kommt der Verfasser auf die Frage der Feuerleitung in der deutschen Flotte. Es ist hier die Rede von einem Apparat nach Art des Periskops der Unterseeboote. »It has long been rumoured that the Germans have made great advances in the matter of periscopic observation in its application to fire-control.« Es wird ein Auszug aus der »Times« vom 30. November 1910 wiedergegeben, der sich allgemein über dieses Prinzip der Aufschlagbeobachtung und Feuerleitung ausspricht. Es ist interessant, diesen Auslassungen des englischen Werkes nachzugehen. Ganz klar ist dem betreffenden Verfasser die vermeintliche Einrichtung zwar nicht; er meint, es könne sich wohl nur um eine erweiterte Aufschlagbeobachtung handeln, oder wenn tatsächlich eine Feuerleitung mit Periskop aus gepanzertem Stand beabsichtigt sei, so könne diese wohl nur beim Gefecht auf kleinere Entfernung zur Ausführung kommen, während auf große Entfernungen die Feuerleitung wohl ebenso wie bei andern Marinen von einem erhöhten Standpunkt (Mast) erfolgen würde.

Teil IV enthält lediglich statistische Angaben sowie die Budgets der hauptsächlichsten Marinen. Er wird eingeleitet vom Ersten Lord der Admiralität selbst (Reginald Mc. Kenna).

Das Werk schließt mit einer wörtlichen Wiedergabe der einzelnen Artikel der Londoner Seerechtsdeklaration, ohne daß aber nochmals irgend ein Zusatz dazu geliefert wäre.

Soll ich abschließend zu einem Urteil über den diesjährigen Band des »Naval annual« gelangen, so kann ich mich kurz dahin zusammenfassend äußern, daß er sich getrost seinen Vorgängern zur Seite stellen kann. Er birgt eine Menge lesenswerten Stoffes und ist nach wie vor ein Werk, das auf den Büchertisch des Fachmanns auch in diesem Jahr nicht fehlen, zum wenigsten aber nicht ungelesen bleiben dürfte.

Huning.

Strenge Lösung des Zweihöhenproblems durch Zeichnung in der Karte.

Von A. Wedemeyer.

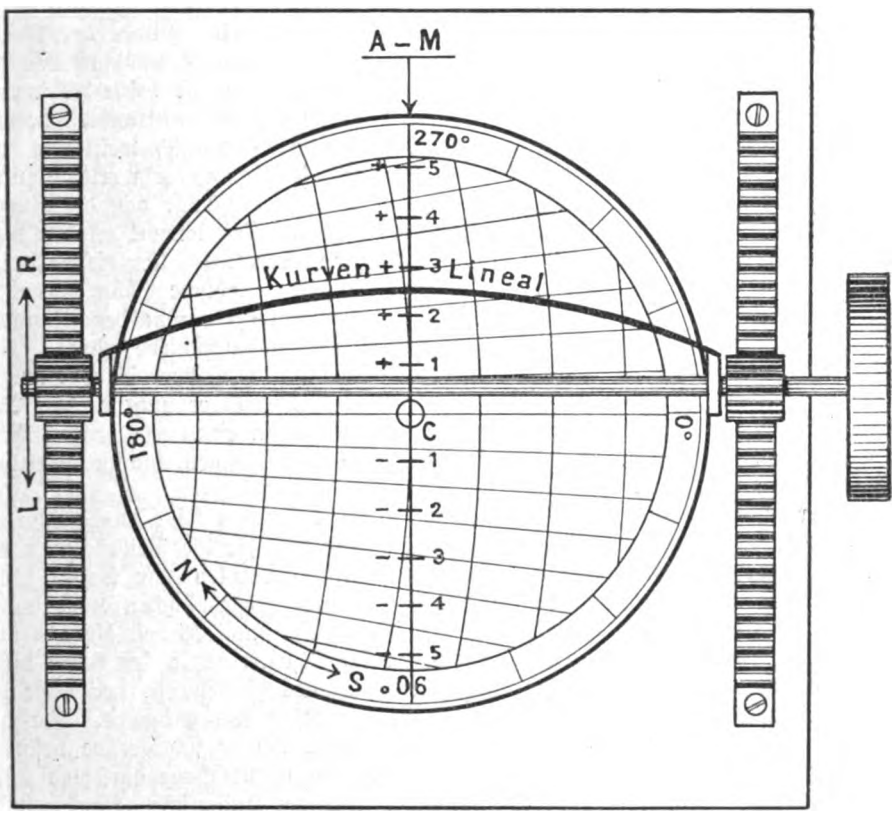
(Mit 3 Abbildungen.)

Die Höhengleiche verbindet auf der Erdkugel alle Örter, die zu gleicher Zeit ein Gestirn in derselben wahren Zenitdistanz sehen. Sie ist daher ein Nebenkreis, dessen Mittelpunkt der vom Erdzentrum auf die Erdoberfläche projizierte Gestirnsort (Projektionspunkt) und dessen Halbmesser die Zenitdistanz des Gestirnes ist. Zwei

Digitized by Google

Höhengleichen schneiden sich, wenn sie sich überhaupt schneiden, in zwei Punkten. Durch die Bestimmung der Schnitte zweier Höhengleichen, d. i. das Zweihöhenproblem, ist mithin der Beobachtungsort nicht eindeutig bestimmt. Die beiden Schnittpunkte liegen am weitesten voneinander ab, wenn sich die Kreise unter rechten Winkeln schneiden; sie fallen zusammen, wenn sich die Kreise unter einem Winkel von 0° schneiden, d. h. sich berühren. Aus diesem Grunde und ferner, weil die rechtwinkligen Schnitte am schärfsten sind, ist es vorteilhaft, die Beobachtungen in 90° Azimutalunterschied anzustellen. Durch das Zweihöhenproblem wird die Lage des Beobachtungs-

Abbild. 1.



ortes relativ zu den Gestirnsörtern, mithin unabhängig von irgendeinem Koordinatensystem gefunden. Die Bestimmung hat daher den gleichen Wert, einerlei in welchem Teile der Kugel, ob in der Nähe des Erdpoles oder in der Nähe des Aquators, der Beobachtungsort liegt. Da man die Beobachtungen fast immer bei nahe 90° Azimutalunterschied anstellen kann, hängt die Güte der Bestimmung nur von den gemessenen Zenitdistanzen ab. Kleine Höhen sind wegen der Unsicherheit der Strahlenbrechung nach Möglichkeit zu meiden. Kleinen Höhen entsprechen Höhengleichen, die sich einem Hauptkreise nähern.

Karten liefern kein nach allen Hinsichten richtiges Bild der Erdoberfläche. Die Bilder der Höhengleichen in den Karten werden daher verzerrt. Soll das Zwei-

Digitized by Google

höhenproblem durch Zeichnung in einer Karte gelöst werden, so muß man eine Karte wählen, die drei Bedingungen genügt:

1. die Bilder der Höhengleichen müssen sich mit den an Bord vorhandenen Mitteln leicht zeichnen lassen;
2. die Schnitte der Höhengleichenbilder müssen unter denselben Winkeln erfolgen, wie die Schnitte der Höhengleichen auf der Erdkugel;
3. die Höhengleichen müssen sich vollständig in die Karte einzeichnen lassen.

Diesen Forderungen wird die stereographische Karte (siehe Abbild. 1) am meisten gerecht. Kugelkreise werden stets, einerlei wo der Berührungspunkt der Kartenebene, d. i. die Kartenmitte, auf der Kugel liegt, als Kreise abgebildet und könnten daher mit dem Zirkel gezeichnet werden. Die zweite Bedingung wird streng erfüllt, da die stereographische Karte winkeltreu ist, mithin die Bilder der Kugelkurven sich unter denselben Winkeln schneiden wie die Originale. Da man in einer stereographischen Karte die ganze Erde abbilden kann, ist auch die dritte Bedingung erfüllt. Diese stereographischen Karten sind schon seit 2000 Jahren bekannt. Bedenkt man, daß die analytische Lösung des Zweihöhenproblems ziemlich weitläufig und schwierig ist trotz der Anwendung der heute üblichen, die Rechnung sehr erleichternden Logarithmen der trigonometrischen Zahlen, so ist es nicht auffällig, daß die ältesten Bearbeiter des Zweihöhenproblems, nachdem dessen Wichtigkeit einmal erkannt war, die Lösung in der stereographischen Karte in Vorschlag brachten. Um die Rechnung auf ein Minimum zu beschränken, verwandten sie stereographische Polarkarten, da die Koordinaten der Gestirne auf den Pol bezogen waren, mithin der Azimutalunterschied zweier Sterne direkt gleich ihrem Rektaszensionsunterschiede war*). Für die damalige Zeit genügten diese Karten. Wollte man den heutigen Beobachtungen entsprechend in einer solchen Karte den Beobachtungsort, falls er nicht in der Nähe des Poles läge, auf 1 sm genau bestimmen, so müßte man einen sehr großen Maßstab verwenden. Karten und Zirkel würden Dimensionen annehmen, die ihre praktische Brauchbarkeit ausschlössen.

Der Erdpol hat auf der Erdkugel vor anderen Punkten keine ausgezeichneten Eigenschaften. Es liegt daher kein zwingender Grund vor für die Beibehaltung des Poles als Koordinatenanfangspunkt oder Kartenmitte. Wählen wir irgend einen anderen Punkt der Kugel, etwa den Punkt mit den geographischen Koordinaten $\varphi = 55^\circ$ N, $\lambda = 4^\circ$ O, als Kartenmitte (gegißten Ort), und beziehen die aus dem nautischen Jahrbuche entnommenen Koordinaten der Gestirne auf diesen Punkt durch Höhe und Azimut, so würde eine solche Karte dieselben Vorteile in der Nähe der neuen Kartenmitte gewähren, wie die alte in der Nähe des Erdpoles. Da den Beobachter nur das kleine Stück der Erde interessiert, wo er sich gerade befindet, so folgt daraus, daß man dies Stück der Karte in großem Maßstabe darstellen kann, ohne ihre Gebrauchsfähigkeit zu beeinträchtigen. In der Kaiserlichen Marine wird das Zweihöhenproblem nach der sogenannten Höhenmethode gelöst, indem man in einer solchen Karte ein Stück des Kreises der Höhengleiche durch eine Gerade ersetzt. Dieser Ersatz ist gestattet, solange der Beobachtungsort nicht allzuweit von der Kartenmitte abliegt und der Radius des Kreises genügend groß, d. h. die Zenitdistanz des Gestirnes nicht zu klein ist. Die Berechnung der Gestirnskoordinaten wird meist logarithmisch ausgeführt, doch können dazu auch die Höhentafeln von Ball und die bekannten Azimuttafeln verwendet werden.

Will man den Umfang der Höhen- und Azimuttafeln einschränken oder will man sie erweitern ohne ihren Umfang zu vergrößern, also etwa das Argument der Breite in 10° Intervall fortschreiten lassen, so darf man den Kreis nicht mehr durch

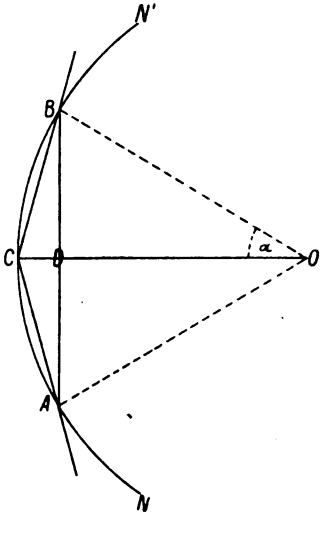
*) Ein Muster davon gibt Preuß, Annalen der Hydrographie, 1876, Tafel XI.

Digitized by Google

eine Gerade ersetzen. Man würde dadurch zwar die jetzt lästige Interpolationsarbeit sehr erleichtern, aber dafür die Unbequemlichkeit, Kreise mit großen Radien zu zeichnen, mit in den Kauf nehmen müssen. Es ist nun nötig zu betrachten, welche Größen zur Zeichnung des Kreises überhaupt bekannt sind.

Sei z_b die beobachtete, z_r die für die Kartenmitte errechnete oder aus der Höhentafel entnommene Zenitdistanz und Az das für die Kartenmitte errechnete oder der Azimuttafel entlehnte Azimut des Gestirns. Da die Karte azimutal ist, sind alle Vertikale durch die Kartenmitte gerade Linien, ebenso wie die Meridiane in einer stereographischen Polarkarte (vgl. „Lehrbuch der Navigation", herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt, 2. Aufl., I. Bd., S. 16). Das beobachtete Gestirn muß sich auf einer solchen Geraden befinden. Sein Abstand von der Kartenmitte ist, da das Halbmessergesetz der stereographischen Karte lautet: $\varrho = 2 \operatorname{tang} \frac{p}{2}$, worin p den sphärischen Abstand von der Kartenmitte bezeichnet, gleich $2 \operatorname{tang} \frac{z_r}{2}$. Der projizierte Gestirnsort ist aber nicht der Mittelpunkt der Höhengleiche in der Karte. Auf der Kugel schneidet nämlich die Höhengleiche den Vertikal in zwei Punkten, die von der Kartenmitte den sphärischen Abstand $z_r - z_b$ und $z_r + z_b$ haben. Ihre Abstände in der Karte von der Kartenmitte sind daher: $2 \operatorname{tang} \frac{z_r - z_b}{2}$ und $2 \operatorname{tang} \frac{z_r + z_b}{2}$. Der Mittelpunkt des Kreises, der durch diese zwei Punkte geht, liegt daher von der Kartenmitte um die Größe $\operatorname{tang} \frac{z_r + z_b}{2} + \operatorname{tang} \frac{z_r - z_b}{2}$ ab, der Radius ist gleich $\operatorname{tang} \frac{z_r + z_b}{2} - \operatorname{tang} \frac{z_r - z_b}{2}$. Da z_r und z_b bekannt sind, kann man den Radius aus einer kleinen Tafel mit den Argumenten z_r und z_b entnehmen. (In erster Näherung könnte man dafür tang z_b oder cotang h_b setzen.) Von dem zu zeichnenden Kreise der Höhengleiche ist mithin gegeben: ein Punkt des Umfanges, die Richtung und die Länge des Halbmessers. Nur bei kleinen Zenitdistanzen reicht der Zirkel zum Zeichnen des Kreises aus. Bei größeren Zenitdistanzen muß man sich eines anderen Verfahrens bedienen.

Abbild. 2.



Am einfachsten scheint es, den Kreis zu zeichnen auf Grund des bekannten Satzes aus der Kreislehre: Peripheriewinkel über gleichen Bogen (oder Sehnen) sind einander gleich. Sei in Abbild. 2 NN' ein Kreisbogen, C ein Punkt des Umfanges und CO der bekannte (= r) Radius des Kreises. Man ziehe die Sehne AB = 2 s senkrecht auf den Radius. Die Sehne wird in D durch den Radius halbiert. Man hat dann folgende Beziehungen:

$$\sin \alpha = 2 \sin \frac{\alpha}{2} \cos \frac{\alpha}{2} = \frac{s}{r}$$

$$CD = r\,(1 - \cos \alpha) = r - \sqrt{r^2 - s^2}.$$

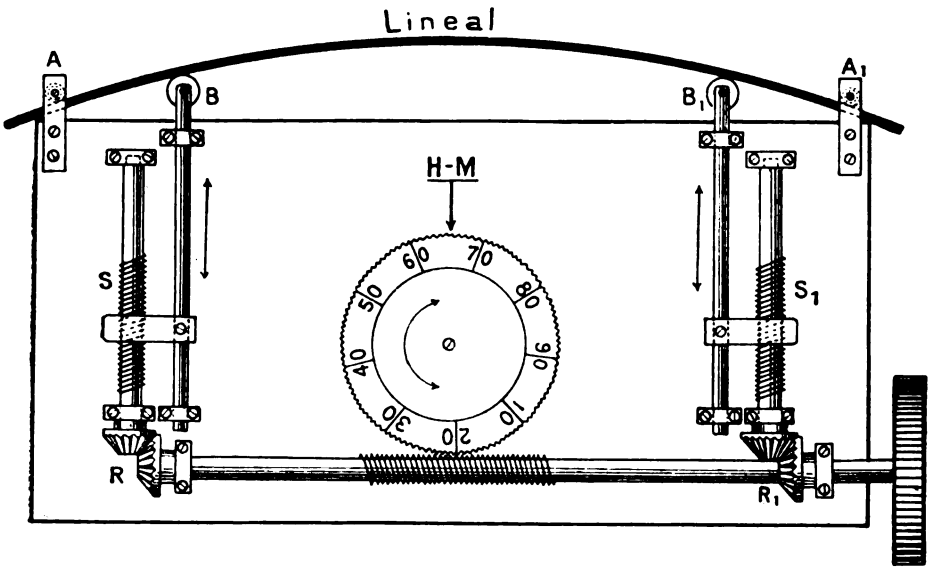
Nimmt man eine beliebige Sehne AB = 2 s als bekannt an, so kann man CD aus r und s berechnen und in eine Tabelle bringen, wodurch die oben erwähnte Tabelle für den Radius in Wegfall käme. Trägt man nun CD von C aus auf dem

Digitized by Google

durch die Kartenmitte gehenden Vertikal ab und zieht die Sehne AB ⊥ CD, so kann man den Peripheriewinkel BCA auf Pauspapier konstruieren. Führt man die Spitze C des Winkels so herum, daß die Schenkel stets durch B und A gehen, so beschreibt C den gewünschten Kreisbogen der Höhengleiche. Dies Verfahren ist bekannt und wird zum Einzeichnen von Doppelwinkeln in die Seekarte benutzt, siehe „Lehrbuch der Navigation", 1. Bd., S. 43.

Herr Dr. Voigt hat zur Konstruktion des Kreisbogens ein Kurvenlineal herstellen lassen, siehe Abbild. 3. Ein schmales Stahlband, das durch Rollen an den festen Punkten A und A_1 gestützt wird, kann durch zwei Schrauben S und S_1 gespannt werden und biegt sich je nach dem Grade der Spannung zu Kreisbögen von verschiedenem Radius durch. Die Übertragung der im Sinne der Pfeile hin- und hergehenden Bewegung der Schraubenmutter auf das Stahlband erfolgt mittels zweier Schubstangen, die bei B und B_1 mit Rollen versehen sind, um die Reibung am Lineal zu vermindern. Beide Schrauben S und S_1 werden von einer Welle aus mittels

Abbild. 3.



Kegelräder R und R_1 gleichmäßig gedreht. Diese Welle bewegt gleichzeitig ein Schneckenrad, das eine Kreisteilung trägt, die auf diese Weise an der festen Marke H—M vorbeiwandert. Diese Teilung ist empirisch so eingerichtet, daß man an ihr den einem eingestellten Bogen des Lineals entsprechenden Krümmungsradius ablesen kann. Anstatt des Radius geben die Teilstriche der Skala direkt die Gestirnshöhe an, denen das jeweils eingestellte Bogenstück infolge seiner Krümmung als Standlinie zugeordnet ist. In der von Dr. Voigt entworfenen Abbild. 2 ist irrtümlich die Teilung linear ausgeführt.

Die in mittabstandstreuer Projektion hergestellte Karte ist mit dem Kurvenlineal fest verbunden. Das Kurvenlineal wird bei H—M auf die der gemessenen Gestirnshöhe entsprechende Krümmung eingestellt und auf den Punkt der Höhendifferenzskala (in Abbild. 3 auf den Punkt $+ 2^1/_2{}^\circ$) gebracht, der der Differenz zwischen der gemessenen Höhe und der der Höhentafel entnommenen Höhe für die Kartenmitte entspricht. Durch Drehen der Karte wird der Punkt der Kreisteilung, der dem der Tabelle

Digitized by Google

entnommenen Azimut entspricht, der Marke A—M gegenübergestellt. Die nunmehr entlang dem Lineal auf der Karte gezogene Kurve ist die Standlinie.

Wie oben gesagt, sind nur in der stereographischen Karte die Bilder der Höhengleichen Kreise. Es wäre daher zweckmäßiger gewesen, die Karte in stereographischer Projektion herzustellen, da die mittabstandstreue Karte nach dem Rande hin immer mehr von der stereographischen abweicht. Dieser Fehler hätte sich vermeiden lassen. Ferner wird nicht der richtige Radius der Höhengleiche eingestellt, sondern ein angenäherter Wert; r = tang zb, siehe S. 1057. Um diese Fehler praktisch belanglos zu machen, darf man der Karte höchstens einen Radius von 5 Breitengraden geben. Die Karte bedeckt mithin nicht die Zone zwischen zwei um 10° voneinander abstehenden Breitenparallelen. Fällt der Schiffsort außerhalb des dargestellten Kartengebietes, so muß man die Interpolationen in der Höhentafel noch einmal ausführen, da man dem Mittelmeridian eine andere Benennung geben und dementsprechend den Stundenwinkel des Gestirns ändern muß, was leicht zu Vorzeichenfehlern Veranlassung gibt. Der Preis des Voigtschen Instrumentes ist 420 *M*. Beim Gebrauch ist noch zu beachten, daß die Azimute vom Südpunkte aus rechts herum gezählt werden.

Erwähnt werden möge noch, daß Herr Navigationslehrer Preuß in den „Annalen der Hydrographie usw.", 1876, ausführlich die praktische Bedeutung und Brauchbarkeit der stereographischen Karte und der Seekarte zur Zeichnung von Standlinien geschildert und durch Rechenbeispiele und Zeichnungen belegt hat. Beide Karten haben die Eigenschaft der Winkeltreue. Aus diesem Grunde lassen sich die Höhengleichen auf einem Großkreise parallel zu sich selbst verschieben, was weder in den orthographischen noch in den mittabstandstreuen Karten gestattet ist, denen Herr Dr. Brill*) irrtümlich so große Bedeutung für die Ortsbestimmung auf See nachrühmt. Die Brillschen Ausführungen sind die Veranlassung zur Konstruktion des fehlerhaften Voigtschen Apparates gewesen. In den neueren Apparaten wird eine stereographische Karte benutzt.

Vom deutschen Rundflug 1911.

Die Ausschreibung zum deutschen Rundflug 1911 ist von der „B. Z. am Mittag" ausgegangen, einer bekannten Berliner Zeitung, die sich durch dieses Unternehmen einen warmen nationalen Dank verdient hat. War doch der deutsche Rundflug die Antwort darauf, daß Deutschland aus dem europäischen Rundfluge noch im letzten Moment herausgedrängt worden war.

Unterstützt und organisiert wurde der Flug von dem Verein deutscher Flugtechniker, der ebenfalls durch diese Veranstaltung einen großen Ruf gewann und dessen Mitgliederzahl sich während des Rundfluges in bis jetzt noch unübersehbarer Weise vergrößert hat.

Der Zweck des deutschen Rundfluges war in erster Linie, Propaganda für die Flugapparate zu machen und damit dieses neueste der Luftverkehrsmittel der Allgemeinheit des Volkes zu zeigen, das Interesse für diesen schönen Sport zu wecken und Geld zu erhalten, um nicht bei dem bis jetzt Geschaffenen stehen zu bleiben, sondern weiter zu arbeiten und den Vorsprung, den andere Nationen auf diesem Gebiete bereits hatten, einzuholen.

*) „Annalen der Hydrographie", 1910, S. 614.

Digitized by Google

In zweiter Linie sollten die deutschen Apparate und Motore in täglichen Leistungen mehrere Wochen hindurch zeigen, daß sie selbst den größten an sie gestellten Anforderungen gerecht werden. Deshalb waren auch den deutschen Motoren und deutschen Apparaten noch besondere Preise ausgesetzt.

Nicht in letzter Linie sollten die deutschen Flieger zeigen, daß sie ihren Flugapparat bei Wind und Wetter führen können und einen Vergleich mit den besten Fliegern anderer Nationen nicht zu scheuen brauchen.

Zum Schluß sollten noch Vergleiche gezogen werden zwischen den Anforderungen, die die einzelnen Systeme an die körperlichen und geistigen Kräfte der Flieger stellen.

Preise. Es waren Preise ausgesetzt von Etappe zu Etappe und Gesamtpreise für diejenigen, die die meisten Etappen geflogen hatten.

Der Apparat, in dem ich den deutschen Rundflug mitgemacht habe, war ein Rumpler-Eindecker, wegen seiner Ähnlichkeit mit einer fliegenden Taube auch kurz im Volksmunde „Taube" genannt. Er wurde von Herrn Vollmüller geführt.

Konstruktion. Der Apparat besteht aus seinen seitlichen Tragflächen, dem Schwanz, dem Motor mit Propeller und dem Untergestell. Die seitlichen Tragflächen können verschieden gespannt werden; je flacher die Spannung ist, um so schneller wird der Apparat, je weniger flach sie ist, um so leichter steigt er. An den beiden äußeren hinteren Kanten der Tragflächen befinden sich aufgebogene Lappen, die sich in entgegengesetzter Richtung auf- und niederbewegen lassen. Dieses ist die sogenannte Verwindung, die vom Führersitz aus durch ein Rad betätigt wird und einem seitlichen Kentern der Flugmaschine entgegenarbeitet. Liegt der Apparat also links schräg nach unten, gibt man rechts oben und links unten Luftwiderstand und der Apparat richtet sich wieder auf.

Der Schwanz enthält Höhen- und Seitensteuer, die beide vom Führersitz aus, das Seitensteuer mit zwei Pedalen und das Höhensteuer durch einen Doppelhebel, betätigt werden können.

Der Motor ist ein Viertaktzündungsmotor der Firma Mercedes, dessen vier Kolbenstangen in vier Zylindern vier Kurbelstangen bewegen und damit die Welle drehen, auf der der Propeller befestigt ist. Der Propeller sitzt vor dem Motor, also ganz vorn am Apparat. Gespeist wird der Motor mit Benzin, das in einem Tank unter dem Passagiersitz untergebracht ist. Die Ölung erfolgt unter Druck. Die Zylinder haben vollständige Kühlung, und das Wasser, das in einem feinen Röhrensystem auf beiden Seiten des Passagiersitzes untergebracht ist, wird durch den starken Luftzug von selbst gekühlt und mit einer Zirkulationspumpe durch die Zylinder hindurchgepumpt.

Hinter dem Motor und zwischen den beiden seitlichen Tragflächen befindet sich vorn der Passagier- und hinter ihm der Führersitz, an dem Höhenmesser und Umdrehungsanzeiger angebracht sind.

Das Untergestell ist aus bestem Holz sehr stark und elastisch hergestellt, so daß es beim Landen federnd wirkt. Zwei gute Pneumatikräder, vorn und hinten je eine Schlittenkufe und eine starke Krallenbremse unter dem Systemschwerpunkt vervollständigen den Rumpler-Eindecker nach unten.

Tätigkeit des Führers und des Passagiers: Der Führer steuert den Apparat und bedient den Motor, er besorgt also die gesamte fachmännische und technische Handhabung des Apparats, während der Passagier orientiert, also navigiert.

Die Handhabung des Apparats. 1. Aufsteigen. Nachdem der Motor einigermaßen durchgewärmt ist, wird das Zeichen zum Loslassen des Apparats gegeben. Alle Leute, drei auf jeder Seite, lassen den Apparat gleichmäßig los, und

Digitized by Google

der Zug der Propeller reißt den Apparat nach vorn. Wenn der Apparat ungefähr seine spätere Geschwindigkeit erreicht hat, hebt der Flieger mit etwas Ruder unten den Schwanz ab von der Erde, gibt dann wenig Ruder oben und der Apparat steigt langsam in die Luft. Es darf nicht zu viel Ruder oben gelegt werden, da sonst der Apparat nach unten durchsackt, d. h. fällt, denn der Propeller hat bei dieser Schräglage des Apparats nicht mehr die Kraft, das Gewicht des Apparats zu tragen. Gegenmittel ist, sofort Ruder unten, den Apparat nach vorn herunterwerfen und ihm wieder Geschwindigkeit und damit Steuerfähigkeit zu geben. Ähnlich wie bei zu viel Ruder oben kann entsprechend dem Durchsacken des Apparats bei einer zu harten Kurve ein Abrutschen in der Kurve erfolgen. Durch das zu harte Seitenruderlegen verliert der Apparat an Geschwindigkeit und damit an Steuerfähigkeit. Gegenmittel ist dasselbe wie vorher beschrieben.

2. Der Apparat in der Luft. Bei ruhigem Wetter auf geradem Kurse habe ich oft beobachtet, daß Vollmüller die Steuerung losließ und der Rumpler-Eindecker allein flog.

Bei stetigem Wind seitlich von vorn stellt sich die Taube etwas schräg zum Winde, sie luvt an, ihre Fahrtrichtung ist dann von ihrer Mitschiffsrichtung verschieden, es entsteht die Abdrift, deren Betrag durch Schätzung für die Praxis mit genügender Genauigkeit festgestellt werden kann.

Bei böigem Winde, gleichgültig ob die Bö den Apparat herunterdrückt oder herauf, ließ der Fahrer immer den Apparat nach vorn herunterschießen, um Geschwindigkeit und somit Steuerfähigkeit wiederzuerlangen — daher die große Gefahr beim Aufstieg bei böigem Winde. Leichtere Böen kann man ähnlich wie beim Segelboot durch Anluven mit dem Seitensteuer parieren. Böen, die den Apparat seitlich fassen und ihn zum Kentern bringen wollen, werden durch die Verwindung ausgeglichen. Eigenartig ist, daß genau, wie beim Seegang immer drei starke Seen, drei starke Böen aufeinanderfolgen.

Am unangenehmsten liegt der Apparat aber nicht bei böigem Wetter in der Luft, sondern zu der Tageszeit, wo die Sonne starke Wärmekraft hat. Die Sonne erwärmt Erde und Luft, die Erde, je nach dem was auf ihr wächst, verschieden, es entstehen also Orte größeren und geringeren Luftdrucks, die einen dauernden Ausgleich herbeizuführen suchen, wodurch die sogenannten Sonnenwirbel entstehen. Beim Fahren zu dieser warmen Tageszeit fällt man buchstäblich aus einem Loch in ein anderes und da diese Luftlöcher ganz unregelmäßig verteilt sind, muß der Führer angestrengt aufpassen.

3. Das Landen. Der Apparat wird nach unten gesteuert, wobei man, was an und für sich selbstverständlich ist, nicht vergessen darf, mit dem Höhenruder wieder aufzukommen und es in seine Richtungsebene zu legen.. Beim schnellen Heruntergehen drosselt man den Motor, d. h. die Gaszufuhr, den Vergaser, ab. Abstellen darf man den Motor erst im allerletzten Moment, da man beim Landen auf fremden Flugplätzen nie wissen kann, ob nicht noch ein unerwartetes Hindernis auftaucht. Dann braucht man den Motor wieder, kann ihn aber, da man ihn einmal abgestellt hat, nicht mehr benutzen, er springt nicht an, er muß neu angekurbelt werden. Der Trick beim gewöhnlichen Landen ist, möglichst lange mit dem Motor zu arbeiten und erst wenn man den Platz sich genau angesehen hat, in größter Erdennähe den Motor abzustellen, nachdem man wieder Ruder oben gegeben hat.

Beim Landen im Getreidefeld passierte es den meisten Apparaten, daß sie Kopf standen und zerschlugen, Führer und Passagier herausgeschleudert wurden, weil vorn unten zuerst Widerstand auftrat und damit die Geschwindigkeitskomponente auf Drehung wirkte. Der Führer der Taube gab bei einer solchen Landung früher

Digitized by Google

Ruder oben, kam zuerst mit dem Schwanz auf den Boden und ließ den Apparat durchsacken.

Läuft man bei der Landung auf einen Graben oder ein Loch zu, zieht man die Bremse; eine an einem Doppelhebel befestigte Kralle faßt in die Erde und hebt so schnell die Fahrt auf.

Orientierung. Zur Orientierung habe ich im allgemeinen die bunte Generalstabskarte 1 zu 100 000 benutzt, da die vom Luftschifferverein herausgegebenen Karten nicht ausreichten. Für sehr schnelle Fahrten ist vielleicht die Karte 1 zu 200 000 besser, da man zu schnell die Karte wechseln oder auf dem Kartentisch weiterrollen muß.

Da ich nun im Apparat mit der bloßen Karte nicht viel anfangen konnte, konstruierte ich mir einen Kartentisch, der in Lüneburg von einem Tischler angefertigt wurde. Es war dies ein Brett etwa 30×40 cm groß, auf dem zwei Rollen befestigt waren, die sich in entgegengesetztem Sinne drehen ließen. Die zu einer Karte vereinigten einzelnen Sektionskarten des deutschen Reiches wurden etwa 15 km seitlich der Luftlinie abgeschnitten, und nachdem die Karte in Ordnung gebracht war, auf die Rollen so aufgezogen, daß die Luftlinie parallel zur Längsrichtung des Kartentisches lief. Es rollte sich dann also das Gelände oben genau so, nur in kleinerem Maßstabe, wie unten auf der Erde vor mir ab.

Die Vorbereitung der Karten. Von Flugplatz zu Flugplatz zog ich die Luftlinie und sah mir das Gelände genau auf Landungsmöglichkeiten an. Dann legte ich ungefähr die Linie fest, die wir fliegen wollten und merkte mir die markanten Punkte, wie Wegegabelungen, Chausseen, Eisenbahnen, Flußläufe und Ortschaften. Liefen diese langen Straßen parallel zur Flugrichtung, so war die Orientierung einfach, schnitten sie unsere Fluglinie quer, so merkte ich mir genau den Punkt, an dem ich sie in dem und dem Abstande von irgend einem markanten Orientierungspunkte passieren mußte. So ist es mir fast immer möglich gewesen, die vorher festgelegten Linien einzuhalten. Durch Eintragen der Punkte, die wir passierten, mit Uhrzeiten in die Karte, erhielt ich die Geschwindigkeit des Apparates. Wir probierten danach immer in verschiedenen Höhen die günstigsten Geschwindigkeiten aus.

Orientierung mit Kompaß. Ich orientierte mir vorher meine Karten nach magnetisch Nord und setzte dann meine Kurse ab. Deviationen bestimmte ich nach langen Straßen, deren magnetische Richtung ich mir vorher aus der Karte mit Hilfe der Kompaßdreiecke genommen hatte. Die Richtung, in der sich das Gelände unter dem Apparat verschob, gab den anliegenden Kurs. Umgekehrt konnte ich den Apparat soweit in den Wind stellen, daß sich die Erde unter mir in der gewünschten Kursrichtung verschob, ein mechanisches Vorhalten für den Wind (Stromdreieck).

An und für sich braucht man bei der Landorientierung den Kompaß erst bei Fahrten über Heide, Seen oder große Forsten und in dem Augenblick, wo es diesig oder gar neblig wird. Wir haben mehrere Nebelfahrten gemacht, die gut gelangen und somit die Wichtigkeit und Notwendigkeit des Kompasses auch bei Landfahrten nachwiesen. —

Der von mir benutzte Kompaß war ein Bambergscher Fluidkompaß.

Die Aufstellung des Kompasses bereitete zuerst Schwierigkeiten. Ich hatte den Kompaß zunächst in meiner Brusthöhe, ungefährer Höhe des Zündungsmagneten, angebracht. Der Kompaß zeigte Nord in der Richtung auf den Magneten. Ich ließ dann den Motor schon auf der Erde laufen und versuchte durch Hin- und Herbewegen des Kompasses mir die möglichst günstigste Stellung zum Magneten aus, d. h. wo sein Ausschlag durch die Induktionsströme des Zündungsmagneten am geringsten war. Ich fand, daß ungefähr 1 m über und unter dem Magneten kein

Digitized by Google

Ausschlag des Kompasses mehr erfolgte. Der Kompaß wurde unten angebracht, wo er tadellos arbeitete.

Bei der Fahrt über den Harz schlug der Kompaß Kreise und funktionierte seitdem nicht mehr, wohl infolge einer Verbiegung der kardanischen Aufhängung bei einem zu harten Landen.

Nach meiner Ansicht muß der Kompaß auf Flugapparaten fest eingebaut, kardanisch aufgehängt sein und kompensiert werden wie auf Schiffen.

Motordefekte. Motordefekte hatten wir im ganzen drei. Über dem großen Moor bei Hannover blieb uns auf 500 m Höhe der Motor stehen. Der Apparat wurde sofort im Gleitfluge nach vorne geworfen, unter uns Moor, vor uns Bäume. Da bemerkten wir beinahe senkrecht unter uns eine kleine mit einzelnen Bäumen besetzte Wiese. Vollmüller ging sofort zum beinahe senkrechten Sturzfluge über, wir flogen zwischen den Bäumen hindurch, gaben in größter Erdennähe Ruder oben und hatten das Glück, mit der Schlittenkufe eine kleine etwa 1 m hohe Fichte umzubiegen, die die Wucht des Stoßes allmählich aufhob. Der Apparat stand unbeschädigt zwei Stunden von jeder menschlichen Behausung auf einer kleinen Wiese am Rande des großen Moors.

Der Grund zu diesem Motordefekt war folgender: Durch den starken Luftzug wurde der vordere Zylinder zu stark gekühlt, das Öl wurde dickflüssig und zirkulierte nicht mehr ordentlich, infolgedessen war eine Anfressung des Kolbens durch Warmlaufen entstanden.

Der zweite und dritte Motordefekt hatten einen andern Grund. Auf der Fahrt von Halberstadt nach Dessau bemerkten wir nach vier Minuten ein unregelmäßiges Arbeiten des Motors. Da zuerst ein Zylinder, kurz darauf aber zwei Zylinder aussetzten, gingen wir in ein Rübenfeld hinunter. Der Motor wurde untersucht und nichts gefunden. Eine Stunde später stiegen wir wieder auf. Vier Minuten später mußten wir mit demselben Erfolg in einem Getreidefelde landen. Jetzt wurde der Motor ganz auseinander genommen und nach etwa zweistündiger Arbeit der Fehler gefunden.

Ein Verbindungsrohr zum Kühler war leck geworden und etwa alle vier Minuten fiel ein Tropfen, durch den scharfen Luftzug mitgenommen, gerade auf den Magneten, erzeugte Kurzschluß und ein oder zwei Zylinder setzten aus. So lange der Apparat auf der Erde festgehalten wurde, war der Luftzug ja nicht so scharf und der Tropfen fiel zu kurz, daher das lange Suchen nach dem Fehler.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit des Rumpler-Eindeckers mit dem 70 PS.-Mercedesmotor beträgt rund 85 km in der Stunde bei ruhigem Wetter, jedoch haben wir bei Wind von vorn 40 km in der Stunde und bei Rückenwind als Höchstgeschwindigkeit 115 km in der Stunde erreicht.

Benzin und Öl konnten für drei Stunden mitgenommen werden.

Der Nachrichtendienst auf den Etappen und für die Begleitautomobile wurde so gehandhabt, daß den Führern dieser Automobile genau die Punkte angegeben wurden, über die die einzelnen Apparate fliegen wollten. Die Führer der Automobile fragten dann, ob ihr Apparat an dem verabredeten Punkt gesichtet worden war und fuhren von da aus weiter nach dem nächsten vorher bezeichneten Punkt.

Mußte eine Zwangslandung vorgenommen werden, so wurden dank der Unterstützung der Bevölkerung die Landstraßen gesperrt, nach sämtlichen Etappenpunkten und nach Anfangs- und Endstationen an die sportliche Leitung telephoniert, von wo aus dann Hilfe geschickt wurde. — Der Nachrichtendienst hat so immer ausgezeichnet funktioniert.

Digitized by Google

Urteil über den Rumpler-Eindecker: Der Rumpler-Eindecker hat sich während des gesamten Rundfluges in jeder Beziehung tadellos bewährt. Seine gute Geschwindigkeit, seine vorügliche Stabilität, seine leichte Steuerung, sein tadellos arbeitender Motor und nicht zuletzt seine vorzügliche Führung durch Herrn Vollmüller haben den Erfolg im deutschen Rundflug gezeitigt.

Gesamturteil: Von den verschiedenen Systemen sind meiner Ansicht nach die Eindecker den Zweideckern überlegen, weil sie ihre Führer schonen. Einen Zweidecker zu steuern, erfordert hohe physische Kräfte, die bei Wind gegenan leicht ein Erschlaffen des Führers und damit ein vorzeitiges Landen des Apparates notwendig machen.

Aussichten für die Marine. Für Angriffszwecke kommen meiner Ansicht nach die Apparate zunächst noch nicht in Frage, wohl aber für die Aufklärung und zwar in nächster Zeit von Landstützpunkten aus.

Später werden die Apparate vielleicht auch von Kreuzern aufgenommen werden können und von dort aus aufsteigen und auf ihnen landen. Ein Landen im Wasser und Aufsteigen vom Wasser sowie Einsetzen auf einen Kreuzer halte ich ebenfalls für möglich. Für die Aufklärung müssen die Apparate eine weniger sichtige Farbe tragen, und diese etwa dem Blau des Himmels und dem Weiß der Wolken angepaßt werden. Noch besser wäre ein durchsichtiger Stoff, der die Farbe des Himmels reflektiert.

Um den Apparat weniger weit hörbar zu machen, müßten Auspufftöpfe als Schalldämpfer angebracht werden. Der Apparat würde dadurch zwar an Geschwindigkeit verlieren, aber ökonomischer arbeiten.

Die Navigation für Überseeflüge halte ich für genau so einfach oder schwer, wie vom Schiff aus. Man kann von oben Winkel messen und sein Besteck aufmachen, ja man kann sogar am Tage so hoch gehen, daß man Sonne und Venus messen kann. Ein Ausrechnen des Bestecks wird durch einen von einem Franzosen erfundenen Apparat, der die Marc St. Hilairesche Höhenmethode auf mechanischem Wege auf die Karte überträgt, bedeutend erleichtert. Diesen Apparat hat man zwar in der Praxis uoch nicht benutzt, jedoch werden die auf Überseeflügen gewonnenen Erfahrungen demnächst veröffentlicht werden.

Bertram,
Oberleutnant zur See.

Notiz.

Der VI. Kongreß des Internationalen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik wird anfangs September 1912 in New York und in Washington abgehalten werden. Der wissenschaftliche Erfolg des Kongresses ist durch die Zahl der zugesagten Berichte, sein glänzender Verlauf durch die Bemühungen des amerikanischen Verbandes für Materialprüfung und durch die Unterstützung der amerikanischen Großindustrie gesichert. Es werden solche Anordnungen getroffen sein, daß die Mitglieder auch den Verhandlungen des gleichzeitig dort stattfindenden Kongresses für angewandte Chemie werden beiwohnen können. In den nächsten Tagen wird bereits unter Angabe der ungefähren Kosten für die Seereise und für einen 14tägigen Aufenthalt eine Umfrage unter den Mitgliedern des Verbandes bezüglich der allenfalls möglichen Teilnahme erfolgen, um dem Organisationskomitee einigermaßen einen Anhaltspunkt über die Beteiligung seitens Europas geben zu können.

Digitized by Google

Zeitschriftenschau.

Ansichten über Einleitung des Flottenkampfes.

(Mit drei Abbildungen.)

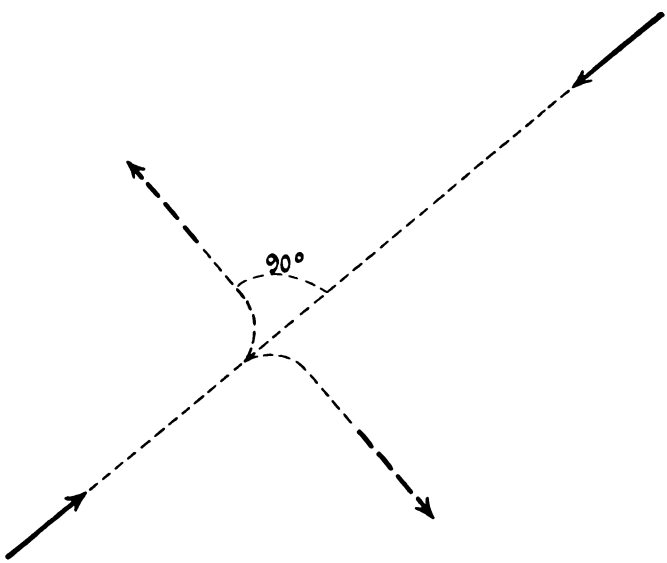
Im Juniheft der „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens" findet sich ein R. v. B. gezeichneter Artikel über das Thema: „Ansichten über Einleitung des Flottenkampfes".

Der Verfasser legt seinen Ausführungen folgende Voraussetzungen zugrunde:

1. Die zweckmäßigste Gefechtsformation für eine Flotte ist die „lineare", die beste lineare ist die Kiellinie,
2. die wirksamste Ausnutzung der Artillerie ergibt eine Schußrichtung möglichst senkrecht zur eigenen Linienrichtung.

Da die Breitseitgeschütze moderner Schiffe von 55° voraus bis 55° achteraus feuern können, ist die letztere Voraussetzung ziemlich dehnbar, d. h. man braucht nicht zu ängstlich darauf bedacht zu sein, den Feind genau „auf die Mitte zu nehmen".

Abbild. 1.



Der Übergang von der Marsch- in die Gefechtsformation fordert sehr rasche oder außerordentlich langsam durchgeführte Wendungen, um das Artilleriefeuer möglichst wenig zu behindern. Eine Änderung der Formation während des Gefechts kann nur durch langsames Aufmarschieren bewirkt werden.

Eine der vornehmsten Aufgaben für den Führer erblickt der Verfasser in der richtigen Wahl des Übergangs aus der Marsch- in die Gefechtsformation. Sehr wichtig seien:

1. Rekognoszierung der feindlichen Streitkraft,
2. Manöver um die Anfangsstellung.

Digitized by Google

Zu 1. Eine gründliche Aufklärung fordert Vorschiebung sämtlicher Kreuzer in fächerförmiger Stellung; hierfür werden Kreuzer und Zerstörer, unterstützt durch Panzerkreuzer, verwendet. Letztere übernehmen die Rückendeckung, wenn die Aufklärungslinie sich vor dem heranrückenden Gegner zurückziehen muß.

Inzwischen statten die Aufklärungsschiffe an das Gros Meldung ab über Stärke und Formation der feindlichen Flotte. Hieraus wird der eigene Flottenchef seine Schlüsse ziehen auf das beiderseitige Stärkeverhältnis (Geschwindigkeit, Artillerie, Torpedoarmierung und Panzerstärken).

Verfasser führt die Geschwindigkeit absichtlich an erster Stelle an, weil diese der schnelleren Flotte die Initiative ermöglicht. Außerdem kann der artilleristisch Stärkere seine Überlegenheit ohne höhere Geschwindigkeit nicht immer zur Geltung bringen, der artilleristisch Schwächere diese in keiner Weise wettmachen oder sich dem Schnelleren entziehen. Nur der an Geschwindigkeit Überlegene wird imstande sein, die ihm passende Schußentfernung innezuhalten, der Langsamere ist dagegen ohnmächtig.

Zu 2. Kurz vor Erlangung der Gefechtsschußentfernung wird einer der Gegner in einem der beiden möglichen zur gegenseitigen Peilung senkrechten Kurse abschwenken und sich so schnell wie möglich in Gefechtskiellinie entwickeln (Abb. 1).

Für die Wahl eines der beiden Kurse werden folgende Faktoren maßgebend sein:

a) Räumlich weit voneinander getrennte Teile des feindlichen Gros und deren Stellung zueinander,
b) artilleristische Über- oder Unterlegenheit,
c) Lage der eigenen oder der feindlichen Küste,
d) bekannte Lage eines Minenfeldes oder sonstiger Schiffahrtshindernisse.

Zu a. Man wird nach der Seite desjenigen feindlichen Teilgros abschwenken, das am schnellsten zu erreichen ist. Beide Teilgros dann voneinander getrennt zu halten, ist eine wichtige Aufgabe.

Zu b. Die schnellere Flotte wird nach derjenigen Seite abschwenken, welche ihr die größte Manövrierfähigkeit bietet. Sie wird also nach der Seite des freien Seeraums abschwenken, um die Artillerie in eine günstige Stellung zum Feinde zu bringen. Sonne und Wind werden unter Umständen ebenfalls zu berücksichtigen sein.

Zu c. Es ist vorteilhafter, einen Gefechtskurs zu wählen, der zur eigenen Küste führt (besseres Vertrautsein mit der Navigierung, Kenntnis der Lage etwaiger Minenfelder, Nähe eigener Rückzugshäfen).

Zu d. Die bekannte Lage eines Minenfeldes ausnutzen, ist ebenso erstrebenswert; Mitwirkung vorhandener Unterseeboote desgleichen.

Oft wird die Wahl der Kursrichtung sich erst im letzten Augenblick entscheiden können.

Verfasser wendet sich dann den Fragen zu:

1. Welches ist die bequemste Marschformation, die gleichzeitig die schnellste Entwicklung zur Gefechtslinie gestattet?
2. Wohin gehören die Panzerkreuzer, Kreuzer und Torpedoboote?

Für ein Gros von 12 Schiffen ist die Kiellinie wohl die bequemste, aber zum Übergang auf den Gefechtskurs wohl die ungeeignetste, besonders wenn letzterer bis zu 90° vom Anmarschkurs abweicht.

Dem Verfasser schwebt nun eine Marschformation als die idealste vor, bei der, auch wenn infolge unsichtigen Wetters wenig Zeit zur Rangierung vorhanden ist, sofort ein wirksames Feuer eröffnet werden und während des Feuers sich der

Digitized by Google

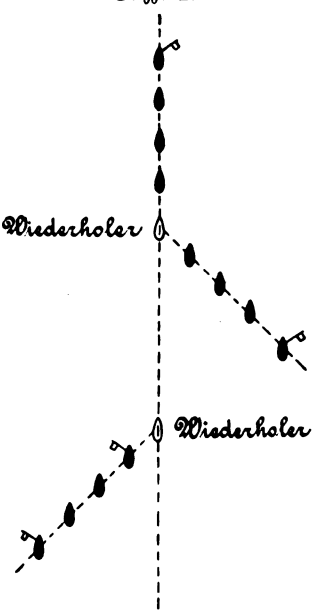
Übergang zur Gefechtslinie auf dem Gefechtskurse vollziehen kann. Vorbedingung ist, daß das Flottenflaggschiff ohne zeitraubende Manöver auf den einzig richtigen Posten, d. h. an die Spitze gelangen kann.

Der schwächste Teil jeder Marschformation liegt in der Kursrichtung, d. h. vorn; der geschützteste an der Queue, die sich durch Bewegung selber deckt. Die Flanken schützen sich selbst durch die Breitseiten. Die Spitze bedarf stets einer Sicherung durch vorgeschobene Panzerkreuzer.

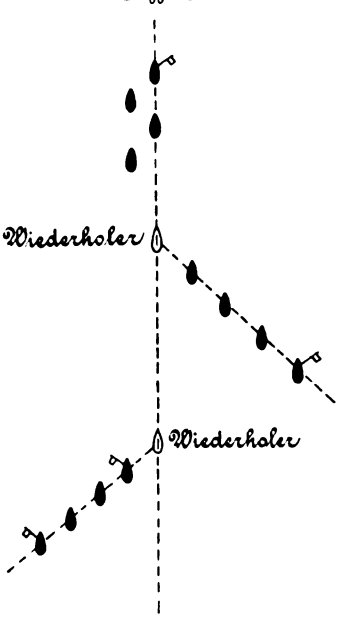
Obigen Bedingungen scheint dem Verfasser eine Marschformation wie in Abb. 2 oder 3 am besten zu entsprechen.

Die Formation ist im Grunde eine Keilformation. Ihr Vorteil besteht darin, daß von 12 Schiffen neun, in Skizze 3 sogar zehn ihr Bugfeuer frei haben, während sie in der Breitseite dieselbe Feuerentwicklung gestattet wie eine Kiellinie.

Skizze 2.



Skizze 3.



„Ein Blick auf die Skizze", sagt der Verfasser, „zeigt, daß die Einhaltung der Formation mit Hilfe der Wiederholer nicht allzu schwierig ist und für alle möglichen Positionen des überraschend auftauchenden Gegners schnelle Entwicklungsfähigkeit gestattet, zum Teil unterstützt durch sofortiges Artilleriefeuer schon in günstiger Rangierung befindlicher Divisionen."

Der Chef behält so am einfachsten die Führung beim jeweiligen Abschwenken, gleichgültig, aus welcher Richtung der Feind kommt. Im übrigen ist es Sache der Praxis, diese Marschformation auf ihre Geeignetheit zu prüfen.

Während des Marsches sollen die Kreuzer fächerförmig vor, die Torpedoboote aber hinter dem Gros stehen. Über die praktische Art der Aufklärungslinien lassen sich unter Zuhilfenahme der einfachsten geometrischen Grundbegriffe leicht gewisse Schemas entwickeln, deren Benutzung Nachdenken und Zeitverlust im Kriege erspart.

Die Panzerkreuzer sollen nach Einnahme der Anfangsstellung durch die Gros sich sofort mit äußerster Kraft vor die feindliche Spitze setzen, und zwar in Dwars-

Digitized by Google

linie; dagegen in Staffelformation, wenn die gegnerischen Panzerkreuzer dasselbe Manöver unternehmen sollten, und zwar um aus der Staffelformation ein Breitseitfeuer gegen die feindlichen Panzerkreuzer entwickeln zu können.

Außerdem sollen letztere in ausgiebigem Maße von der Mine Gebrauch machen. Durch Werfen richtiger und fingierter Minen soll das feindliche Gros zu Wendungen und sonstigen Ausweichemanövern gezwungen werden.

„Diese offensive Verwendungsart der Seemine", meint der Verfasser, „wird gewiß dazu beitragen, höhere Ansprüche an die taktischen Fähigkeiten der Oberleitung zu stellen, und das Artillerieduell wird sich infolgedessen in der Kiellinie nicht so ungestört abspielen, wie vielfach angenommen wird."

Die Linienschiffe unter diesen Umständen auch noch mit Minen auszurüsten, hält Verfasser für überflüssig.

Zwischen den minenwerfenden Panzerkreuzern beider Parteien werden sich zweifellos heftige Artilleriekämpfe abspielen. Minenkreuzer bedingen daher kräftige Artillerie, ausgiebigen Panzerschutz und hohe Geschwindigkeit, daher auch größeres Deplacement. Diese Kreuzer sollen außerdem für die eigenen Linienschiffe als Schußbeobachter fungieren.

Die eigenen Torpedoboote sollen während des Kampfes in Feuerlee des feindlichen Gros oder hinter diesem stehen, weil sich mit einer solchen Stellung Angriffschancen für die Boote verbinden; ebenso wichtig aber ist es, in eigenem Feuerlee Torpedoboote, mindestens einen Zerstörer für jedes Linienschiff, aufzustellen.

Unterseeboote mitzuführen, hält Verfasser mit Rücksicht auf deren geringe Geschwindigkeit nicht für möglich; „aber deren zweckmäßigste, weit vorausblickend zu bestimmende Position kann die Möglichkeit bieten, den seine ganze Aufmerksamkeit auf den Artilleriekampf richtenden Gegner durch entsprechende Manöver jenen zuzuführen".

Schließlich, sagt der Verfasser, müsse wegen der vielen Anforderungen, die während des taktischen Kampfes an den Flottenchef herantreten, sowie wegen der Schwierigkeit der Befehlsübermittlung jeder der Unterführer und Kommandanten derartig mit den Ideen des Oberstkommandierenden vertraut sein, daß eine einfache Bewegung des Flaggschiffs mit geringen Signalmitteln richtig gedeutet und von den anderen Schiffen entsprechend befolgt wird.

Ständige Kontrolle der eigenen Stellung zu der des Gegners sei sehr wichtig, um die Absichten des Feindes rechtzeitig zu erkennen und ein entsprechendes Gegenmanöver früher vorzubereiten. Dies sei besonders Aufgabe des Navigationsoffiziers, den man daher in einem geschützten, Überblick gewährenden Raume aufstellen müsse.

Man wird sich nicht mit allen Ausführungen des Verfassers einverstanden erklären können, wer sich indessen im besonderen mit taktischen Fragen, wie der vorliegenden, näher beschäftigt, dem wird das Studium des Artikels wohl empfohlen werden können.

Huning.

Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels Abstand nehmen; wir beschränken uns daher auf die kurze Erwähnung:

Schaarschmidt, Taschenbuch für Fähnriche und Fahnenjunker. XI. Ausgabe, Oldenburg i. Gr., G. Stalling.

Aufgaben der Aufnahmeprüfung für die Kriegsakademie 1911 mit Lösungen. Oldenburg i. Gr. 1911. G. Stalling.

Nolte, Der Zug im Gefecht. Zweite durchgesehene Ausgabe. Oldenburg i. Gr. G. Stalling.

Rangliste von Beamten der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1911. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. Preis 5 *M*, gebunden 5,40 *M*.

Lehnerts Handbuch für den Truppenführer. 32. Auflage. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. Preis gebunden 1,50 *M*.

Der russisch-japanische Krieg. Amtliche Darstellung des russischen Generalstabes. Deutsche Ausgabe von Oberstleutnant Frhr. v. Tettau. Band II, 2. Teil: Die Schlacht bei Liaojan. Band III, 1. Teil: Die Schlacht am Schaho. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn.

Die Übersetzung und Bearbeitung des russischen Generalstabswerkes über den Krieg von 1904/05 durch den Oberstleutnant Frhr. v. Tettau schreitet sehr schnell vorwärts. Der zweite Teil des zweiten Bandes bringt die Schilderung der außerordentlich interessanten Schlacht von Liaojan. In den wesentlichen Punkten wird die bisherige Kenntnis dieser Schlacht bestätigt, in vielen Punkten aber erweitert und durch interessante Einzelheiten bereichert. Die Tatsache, daß es den Japanern gelingt, den beträchtlich überlegenen, in starker Stellung befindlichen Gegner zum Rückzug zu zwingen, findet ihre Erklärung ausschließlich in der mangelhaften Führung Kuropatkins. Der japanische Frontalangriff mißlang. Das mit unzureichenden Kräften unternommene Wagnis der 1. japanischen Armee, oberhalb Liaojan den bedeutenden Taitsyho zur Umfassung zu überschreiten, wäre schwer bestraft worden, wenn Kuropatkin die bereitstehenden, doppelt überlegenen Kräfte entschlossen vorgeführt hätte. Es fehlte der „Wille zum Siege".

Dieser feste Wille fehlte auch bei der im Oktober begonnenen Offensive, die zu der im dritten Band, erster Teil behandelten Schlacht am Schaho führte. Von vornherein war das Ziel nur beschränkt, das rechte Taitsyho-Ufer sollte in Besitz genommen werden. Hierzu sollte die linke Armeegruppe (v. Stackelberg) im Gebirge zum umfassenden Angriff gegen den japanischen rechten Flügel vorgehen, während die rechte Gruppe (v. Bilderling) in der Ebene den japanischen linken Flügel festhielt. General v. Stackelberg verschob aber den Angriff und zögerte, bis sich die Japaner im Gebirge so weit verstärkt hatten, daß der russische Angriff hier nicht vorwärts kam. Schließlich gab Stackelberg den Angriff ganz auf. So scheiterte die ganze Offensive trotz der beträchtlichen Überlegenheit der Russen.

Digitized by Google

Der deutsche Herausgeber ist bemüht gewesen, manche Unklarheiten und Unstimmigkeiten in der russischen Darstellung zu beseitigen und diese besonders hinsichtlich der Tätigkeit der Japaner zu ergänzen, da hierüber japanische Quellen und andere Darstellungen, z. B. die des deutschen Generalstabes, von den Russen nicht benutzt worden sind. Oberstleutnant v. Tettau hat auch die Karten der „Kriegsgeschichtlichen Einzelschriften" des deutschen Generalstabes beigegeben, so daß ihm im ganzen für seine mühevolle und umsichtige Bearbeitung besonderer Dank gebührt.

Der russisch-japanische Krieg: Urteile und Beobachtungen von Mitkämpfern. Zweite Serie. — Sonderabdruck aus Streffleurs „Militärischer Zeitschrift". — Wien 1911. Seidel & Sohn.

Im Anschluß an die bereits 1906 erschienene erste Serie werden in den „Urteilen und Beobachtungen von Mitkämpfern" sehr interessante Ergänzungen zu der in Streffleurs „Einzelschriften" enthaltenen fortlaufenden Darstellung der Kriegsereignisse geboten. In der vorliegenden zweiten Serie sind besonders hervorzuheben ein Bericht über die Taktik der einzelnen Waffen in der 1. japanischen Armee sowie Auszüge aus der russischen und japanischen Literatur über einzelne Fragen der Taktik, Bewaffnung, Technik und Ausbildung. Eine eingehende Zusammenstellung der japanischen Ansichten über Wirkung und Verwendung der Maschinengewehre verdient besondere Beachtung.

Das Etappenwesen der Russen im Feldzuge 1904/05.

Die von Oberstleutnant Frhr. v. Tettau herausgegebene, noch im Erscheinen begriffene Bearbeitung des russischen Generalstabswerkes über den Feldzug 1904/05 erstreckt sich nicht auf das Etappenwesen. Die Redaktion der Streffleurschen „Militärischen Zeitschrift" (Wien, Seidel & Sohn) hat es daher unternommen, in einzelnen Aufsätzen, die später in ein Buch zusammengefaßt werden sollen, diesen Teil des Generalstabswerkes einer gesonderten Bearbeitung zu unterziehen. Der bereits erschienene erste Artikel befaßt sich mit der allgemeinen Organisation und Leitung des Etappenwesens. Bei der Bedeutung, die den Etappenverhältnissen im heutigen Kriege zufällt, ist die übersichtliche Veröffentlichung besonders dankenswert.

Der Offizier als französischer Dolmetscher. Militärisches Lese- und Übungsbuch, bearbeitet von Prof. Dr. Püttmann, in sechster Auflage besorgt von Prof. Dr. Rehrmann. Nebst einem Anhang, enthaltend Aufgaben mit Lösungen zur französischen Dolmetscherprüfung, von Hauptmann Meier. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 4 *M*.

Das sehr verbreitete, nunmehr bereits in sechster Auflage vorliegende Buch erfüllt in vortrefflicher Weise den vom Verfasser beabsichtigten Zweck, „das für Verständnis und Behandlung allgemein militärischer Dinge nötige Französisch zu übermitteln". Das Material ist hauptsächlich dem deutsch-französischen Kriege entnommen und durch Muster für Befehlserteilung, Maueranschläge, durch ein Verzeichnis französischer militärtechnischer Ausdrücke sowie durch Aufgaben mit Lösungen zur französischen Dolmetscherprüfung ergänzt.

Flankenbewegung und Massenheer. Der Gedanke von Leuthen in Anwendung auf die Gegenwart. Von Frhr. v. Falkenhausen, General der Infanterie z. D. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn. — 8 *M*.

Die heutigen Massenheere haben die Bedingungen der Kriegführung wesentlich verändert, die Verhältnisse von 1866 und 1870/71 werden in einem zukünftigen Kriege nicht mehr zutreffen. Wie sich die Bewegung, die Verpflegung, der Munitionsersatz

Digitized by Google

und der Kampf solcher Massen in Zukunft gestalten kann, hat der Verfasser in einem früheren Werke bereits eingehend entwickelt. Das höchste Problem, mit schwächeren Kräften einen überlegenen Feind zu schlagen und zu vernichten, indem man seine Flanke angreift, ist bei der Schwierigkeit der Bewegung der heutigen Heere nicht mehr in der Weise zu lösen, wie es dem Großen Könige bei Leuthen gelang, aber zu lösen ist es doch. Dies an einem applikatorischen Beispiel zu zeigen, ist das Bestreben des Verfassers. In äußerst fesselnder und lehrreicher Weise werden die Mittel entwickelt, wie auch heute noch ein Abmarsch zu einem Flankenangriff ausgeführt werden kann. Der große Gedanke, der dieser Operation zugrunde liegt, kann gar nicht eindringlich genug betont werden. Es ist ein wesentlicher Beitrag zur Kriegskunst, der hier von dem Verfasser geboten wird.

Waffenlehre. Von Generalmajor z. D. Wille. Dritte Auflage. — Siebentes Ergänzungsheft: Literaturnachweis für 1810. — Berlin 1911. Eisenschmidt. — 4 *M*.

Im Anschluß an den im sechsten Ergänzungsheft zu der groß angelegten, hervorragenden „Waffenlehre" gebotenen Literaturnachweis für 1909 enthält das vorliegende siebente Ergänzungsheft eine sehr sorgfältige und wertvolle, stofflich geordnete Zusammenstellung der gesamten Literatur über das Waffenwesen für das Jahr 1910.

Anhaltspunkte für den Entwurf applikatorischer Übungen und Kriegsspiele. Von Oberst Gerabek. — Sonderabdruck aus Streffleurs „Militärischer Zeitschrift". — Wien 1911. Seidel & Sohn.

Die kleine Schrift will einige Anhaltspunkte geben, um die Anlage und die Leitung von Kriegsspielen abwechselnd zu gestalten. Auf die hierbei meist vorkommenden Fehler wird hingewiesen. Die Schrift ist offenbar aus einer großen Praxis hervorgegangen und gibt in ihrer knappen Form einen ganz vortrefflichen Anhalt, der sich auch für den deutschen Offizier in jeder Weise verwerten läßt.

„Einführung in die äußere Ballistik und deren Anwendung zur Berechnung der Schießtafeln" von Josef Kozák, k. und k. Oberst des Ruhestandes. Mit 49 Figuren, 1 Tafel in Farbendruck und 1 Sonderheft mit 21 Tabellen. — Wien und Leipzig 1911, Karl Fromme.

Der durch verschiedene Werke aus dem Gebiete der Ballistik rühmlichst bekannte Verfasser hat seine Untersuchungen und Studien mit Unterstützung des österreichischen Reichskriegsministeriums vorgenommen und seiner Arbeit hauptsächlich die Aufzeichnungen und Veröffentlichungen des Feldmarschalleutnants R. v. Wuich, des österreichischen Altmeisters der Ballistik, zugrunde gelegt. Sein Zweck ist, dem Anfänger die Möglichkeit zu bieten, sich durch Selbststudium in die Anfangsgründe der Ballistik einzuführen. Das Buch ist also, da insonderheit die mathematischen Entwicklungen mit allen Zwischenrechnungen ausgeführt sind, für den Offizier, der einigermaßen mit den Hauptsätzen der Differential- und Integralrechnung vertraut ist, durchaus verständlich, und als einziges neueres, ausführlicheres Werk der deutschen Literatur über Ballistik — außer dem vom Verfasser selbst als klassisch bezeichneten, umfassenderen Werke des Geh. Regierungsrats Cranz von der militärtechnischen Akademie zu Charlottenburg — sehr zu empfehlen.

Mit besonderer Ausführlichkeit ist auf die Luftwiderstandsgesetze eingegangen. Hier verdient die genaue Behandlung der Bezugsdimensionen für den Luftwiderstand gegen eine Fläche, einen Kegel, ein Geschoß, deren Achsen einen Winkel mit der Bewegungsrichtung einschließen, besondere Erwähnung. — Bei der Be-

Digitized by Google

handlung und Integration der Differenzgleichungen des speziellen ballistischen Problems spezialisiert sich der Verfasser fast ganz auf die eingliedrigen Luftwiderstandsgesetze, von denen er das quadratische und biquadratische des weiteren ausführt und erläutert. Die Berechnung der Flugbahn mit beiden Gesetzen wird ausführlich gezeigt; die hierzu notwendigen Tabellen sind dem Buche beigegeben.

Das seit längerer Zeit in Österreich zur Berechnung der Schußtafeln angewendete Verfahren, welches, von Wuich ausgearbeitet, eine leichte Modifikation des Didionschen Verfahrens darstellt, liefert sehr gute Resultate. Aus der von Cranz bearbeiteten, wertvollen vergleichenden Übersicht über die heutzutage in den verschiedenen Ländern üblichen Rechnungsverfahren geht hervor, daß ihm sowohl hinsichtlich seiner Handlichkeit als auch hinsichtlich des Wertes seiner Ergebnisse ein hervorragender Platz zukommt. Auch aus diesem Grunde ist das Studium des Kozákschen Buches nicht nur für österreichische Offiziere zu empfehlen.

v. Löbells Jahresberichte über das Heer- und Kriegswesen, herausgegeben von Generalmajor z. D. v. Boß, sind, abgeschlossen im März 1911, im Verlage von E. S. Mittler & Sohn für 1910 im 37. Jahrgang erschienen. Wie immer umfassen sie im ersten Teile die Heereseinrichtungen sämtlicher militärisch in Betracht kommender Nationen und im zweiten Teil die Berichte über die einzelnen Teile der Kriegswissenschaften und des Heerwesens in bezug auf die Taktik, das Festungs- und Verkehrswesen, die Waffen und das Sanitätswesen sowie einen Überblick über die einschlägige Literatur. Den Schluß bildet die übliche Totenschau. Den Angehörigen der Marine wird ein allerdings nur knapper Überblick über die Entwicklung der Küstenartillerie besonders interessieren.

Quellensammlung zur deutschen Geschichte. G. Küntzel und M. Haß: Die Politischen Testamente der Hohenzollern. Zwei Hefte. — B. G. Teubners Verlag, Leipzig.

Unter obigem Titel sind die Denkschriften vereinigt, unter denen seit dem 17. Jahrhundert die Fürsten aus dem Hause der Hohenzollern gewissermaßen ihr hohes Amt auf ihre Nachfolger übertrugen, indem sie ihnen die Gesichtspunkte klarlegten, von denen sie selbst sich leiten ließen und die auch für ihren „zukünftigen Successor" maßgebend sein sollten. So bilden sie zugleich ein wertvolles Zeugnis für das Pflichtbewußtsein und den hohen Ernst der Männer, denen die Geschicke ihrer Völker anvertraut waren, und einen überaus interessanten Einblick in den Zustand der Entwicklung, in dem sich zur Zeit ihrer Niederschrift die Machtverhältnisse, die Finanzen, das Heerwesen und die sonstigen staatlichen Einrichtungen befanden. Nicht unmittelbar hierher gehört die erste Denkschrift: Die Hofordnung des Kurfürsten Joachims II., aber von hohem Interesse sind noch heute die Testamente des Großen Kurfürsten, Friedrich Wilhelms I., Friedrichs des Großen — in französischer Sprache — und Friedrich Wilhelms III. Wer die Entwicklung des preußischen Staates in ihren Grundelementen studieren will, wird sicher an diesen politischen Testamenten den lebhaftesten Anteil nehmen.

Moltkes Briefe an seine Braut und Frau. Neue Ausgabe in einem Band. Mit einem Bildnis der Frau v. Moltke. Vierte Auflage. — Stuttgart und Leipzig. Deutsche Verlagsanstalt.

In den Briefen an seine Lebensgefährtin tritt uns der schweigsame Schlachtenlenker als Mensch von der liebenswürdigsten und ansprechendsten Seite entgegen. Die allzu häufige Trennung der beiden Ehegatten und die bedeutsamen Ereignisse, die Helmuth v. Moltke von ihrer Seite entführten, gaben ihm Anlaß zu einer langen

Digitized by Google

Reihe fesselnder Schilderungen und plastischer Heraushebung von Gestalten und Vorgängen, die dieses Buch, abgesehen von dem menschlichen Interesse an dem Schreiber und der Empfängerin der Briefe, zu einer überaus anziehenden Lektüre machen. Moltke schrieb gewiß nur an seine Gattin, und diese nahm schwerlich an, daß diese intimen Briefe dereinst so weite Kreise interessieren würden; wie aber der Feldmarschall der Geschichte angehört, so sind wir auch berechtigt, an seinem persönlichen Leben teilzunehmen, und diese Briefe in ihrer Unmittelbarkeit und Unberührtheit sind ganz besonders geeignet dazu. Bemerken dürfen wir, daß ein Teil der hier vorliegenden Briefe auch in dem bei E. S. Mittler & Sohn verlegten Werk „Moltke in seinen Briefen" abgedruckt ist. — Siehe hierzu „Marine-Rundschau", Jahrgang 1901, S. 1382.

Mertens Kolonialpraxis. Handbuch für Kaufleute, Industrielle, Banken, Behörden und Kapitalisten. Herausgegeben von W. Mertens & Co., G. m. b. H. — Verlag Wilhelm Süsserott. Berlin 1911. — Preis gebd. 10 *M*.

Die Kolonialpraxis behandelt in erster Linie für den im Titel benannten Interessentenkreis die Produkte, die als Kolonialwaren im weitesten Sinne des Wortes in den Handel kommen, also neben Kaffee, Tee, Reis und Tabak auch Gummi, Baumwolle, Hölzer, Wolle, Häute und Erze. Es werden überall die verschiedenen Arten der betreffenden Waren, ihre Ursprungsgebiete, die Kulturen, die Arten der Gewinnung und ihre Bedeutung für den Markt, die vorhandenen Mengen und die Beteiligung der Ursprungsländer wie der Einfuhrhäfen an dem betreffenden Handelsobjekt erörtert. Außer den unmittelbaren Interessenten werden auch alle diejenigen das Buch mit Nutzen gebrauchen, die aus allgemeinen Gründen an diesem wichtigen Gegenstande Anteil nehmen; insbesondere sei es auch den Verwaltungsbeamten der Marine anempfohlen, die daran ihre Kenntnisse erweitern und davon für die an sie herantretenden dienstlichen Aufgaben Gebrauch machen können. Außer dem vorstehend genannten Material enthält das Buch noch Tabellen über Maße, Gewichte, Münzen und Wechselkurse der am überseeischen Handel beteiligten Länder und die Zoll- und Vertragstarife der hauptsächlichsten Kolonialprodukte. Gerade diese letztere Tabelle erscheint besonders wertvoll, da sie unseres Wissens sonst in ähnlich handlicher Form kaum vorhanden ist. Für spätere Auflagen ist eine Darstellung der Organisation der Kolonialwirtschaft der einzelnen Länder in Gesellschaften und Einzelunternehmungen in Aussicht genommen. Für die deutschen Schutzgebiete ist damit schon in dem vorliegenden Buche der Anfang gemacht.

Die **Sammlung volkstümlicher Vorträge des Instituts für Meereskunde** beginnt ihren fünften Jahrgang mit den nachstehenden Veröffentlichungen:

Behrmann: Der Deichschutz an Deutschlands Küsten.

Koch: Kriegsrüstung und Wirtschaftsleben.

Mecking: Der Golfstrom in seiner historischen, nautischen und klimatischen Bedeutung.

Wir nehmen Veranlassung, die Verwalter unserer Mannschafts- und Arbeiterbibliotheken erneut auf diese hochinteressanten knappen Abhandlungen bedeutsamer Gegenstände hinzuweisen.

Der Untergang S. M. Kanonenboot „Iltis" am 23. Juli 1896. Geschildert von Deckoffizier a. D. J. Langenberg, einem der elf Geretteten. — Verlag von Wilhelm Köhler, Minden i. W. und Leipzig. — Preis 50 Pfennig.

15 Jahre sind vergangen, seit die furchtbare und doch so erhebende Kunde von dem Untergange des „Iltis" und dem rühmlichen Sterben seiner Besatzung nach Deutschland gelangte. Nicht übertönt ward dieser Ruhm durch die Heldentaten des

Digitized by Google

neuen „Iltis", Lieder und Bilder geben davon Kunde, und fast in jedem Schullesebuch, das unsere Kinder in Händen haben, findet sich eine Darstellung des tragischen Vorgangs. Gleichwohl war es ein schöner Entschluß, daß jetzt noch einer der elf Überlebenden zur Feder griff und in schlichter, ergreifend packender Weise seine Erinnerungen an jene Schreckensnacht zu Papier brachte. Eigenartig sind einige Einzelheiten, so das Anschlagen der Schiffsglocke kurz vor dem Auseinanderbrechen des Schiffes, von dem der Verfasser sagt: „Es klang wie Totengeläut", und die in der Offiziersmesse zuletzt noch brennende Lampe, die den Leuten auf dem Vorschiff die Stätte zeigte, wo ihre Kameraden auf dem Achterschiff mit dem Tode rangen. Das mit einer Reihe von Bildern geschmückte kleine Buch kann beanspruchen, allen Mannschaftsbüchereien beigefügt zu werden; auch in Schülerbibliotheken wird es einen geeigneten Platz finden. Wir dürfen bei dieser Gelegenheit an unsere eigene, auf amtlichen Unterlagen beruhende Darstellung der Vorgänge hinweisen, die im Jahrgang 1896 dieser Zeitschrift S. 792 ff. zu finden ist.

An der See. Geologisch-geographische Betrachtungen für mittlere und reife Schüler von Prof. Dr. Dahms in Zoppot. Mit 61 Abbildungen im Text. — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. — Preis 3 *M*.

Wer oft und gerne an der See weilt und beim Spazierengehen am Strande nicht allein die umherwandelnden Badegäste, sondern vor allem die Natur beobachtet, wird in diesem Bändchen aus Dr. Bastian Schmidts „Naturwissenschaftlicher Schülerbibliothek" einen wertvollen Führer über alles Wissenswerte aus der Natur unserer Küstengebiete finden. Der Verfasser gibt in leicht faßlicher Form Aufschluß über Entstehung der mannigfaltigen Strandformationen, über Werden und Vergehen unserer Küsten, erzählt von der Vorzeit und ihren Kräften und Bildungen und erwähnt zum Schluß seiner interessanten Betrachtungen die wichtigen Aufgaben der Deutschen Seewarte in Hamburg. Das Buch wird nicht nur dem reiferen Schüler, sondern auch Erwachsenen eine anregende Lektüre sein. **Frk.**

Erlebnisse Angehöriger und ehemaliger Angehöriger des Husaren-Regiments von Zieten. Auf Veranlassung des Regiments zusammengestellt. — Hofverlagsbuchhandlung Max Babenzien in Rathenow. — Preis 3 *M*.

Eine Reihe von interessanten Erlebnissen aus Krieg und Frieden wird hier dem Leser geboten. Alle Erzählungen atmen einen frischen fröhlichen Reitergeist und sind erfüllt von Lust und Liebe zum Soldatenstande, zu Kaiser und Reich. Neben Kriegserinnerungen aus den glorreichen Kämpfen von 1864, 1866 und 1870/71 finden wir verschiedene Episoden aus dem südwestafrikanischen Kriege. 35 sehr gut ausgeführte Originalaufnahmen aus Südwestafrika von Unterzahlmeister Otto Niekler im Husaren-Regiment von Zieten beschließen das geschmackvoll gebundene Büchelchen, das für Marinebüchereien bestens empfohlen werden kann. **Frk.**

Die Laufbahnen in der Kaiserlichen Marine. Verhältnisse, Einkommen und Aussichten in den verschiedenen Dienstzweigen der Marine. Von Kontreadmiral Plüddemann. Zweite Auflage, unter Berücksichtigung der neuesten Bestimmungen bearbeitet von Rechnungsrat Seeler. — Verlag von Wilhelm Köhler, Minden i. W. — Preis 75 Pfennig.

Es darf als ein sehr dankenswertes Beginnen bezeichnet werden, daß sich der Köhlersche Verlag zu einer Neuausgabe des Plüddemannschen Leitfadens entschlossen hat, der den verschiedenen Gesellschaftsschichten Auskunft darüber gibt, welche Aussichten sich ihren Söhnen eröffnen, wenn sie sich für ihren Lebensweg dem Dienste in der Flotte zuwenden.

Digitized by Google

Für eine hoffentlich notwendige neue Auflage möchten wir eine Ergänzung dahin vorschlagen, daß auch auf den möglichen Übergang der Befähigteren in das Reichs-Marine-Amt hingewiesen wird, der unter Umständen sogar den ehemaligen Schiffsjungen offensteht. Gerade diese Aussicht dürfte für viele einen besonderen Ansporn darstellen und zugleich als Triebfeder für eine ernste Dienstauffassung und für das Bestreben nach möglichster Vervollkommnung und Ausbreitung des Fachwissens dienen, die in diesem Aufstieg verdiente Belohnung finden.

Die Anstellungsverhältnisse der Militäranwärter bei den Kommunalverbänden im Königreich Preußen. Im Auftrage des Kaiser-Wilhelm-Dank bearbeitet von Witowski, Direktor im Reichsversicherungsamt. Neu bearbeitet von der Schriftleitung der Zeitschrift „Die Zivilversorgung". — Verlag der Kameradschaft, Berlin W. 35.

In dem vorbezeichneten, rund 250 Seiten starken Buche finden die Militäranwärter die sämtlichen Angaben über die ihnen offen stehenden Stellen in der Kommunal- und Provinzialverwaltung und über die Vorbedingungen, denen sie entsprechen müssen, wenn sie sich um Stellen dieser Art bewerben wollen. Auf die in Betracht kommenden „Grundsätze" folgt ein Gesamtverzeichnis der diesen Anwärtern vorbehaltenen derartigen Stellen und sodann nach Provinzen geordnet die Einzelbestimmungen hinsichtlich der Annahme der Anwärter, der Prüfungsordnungen, der Besoldungen usw. Das Buch sei den beteiligten Kreisen angelegentlichst anempfohlen.

Das **Hamburgische Kolonial-Institut** legt uns außer dem Verzeichnis der im Sommerhalbjahr 1911 stattfindenden Vorlesungen den Bericht über sein zweites Studienjahr — Winter 1909/10 und Sommerhalbjahr 1910 — vor. Der Bericht ist eingeleitet von einem Rückblick auf die beiden ersten Studienjahre und einer Rede von Prof. Dr. Rathgen über „die Besiedlung der deutschen Kolonien", die er als Mischkolonien kennzeichnet, in denen der kapitalistische Großbetrieb das Wesen der weißen Siedlung ausmacht. Unter den Besuchern des Instituts finden sich außer den dorthin entsandten Beamten namentlich auch zahlreiche Kaufleute, die hier ihren Gesichtskreis für die Arbeit in überseeischen Gebieten erweitern, und mit Befriedigung stellt der Bericht fest, daß neuerdings auch die ersten Missionskandidaten sich einfanden, die an dem Sprachunterricht und den Vorlesungen über Landes- und Völkerkunde teilnahmen. Der Bericht ist geeignet, das lebhafteste Interesse in Anspruch zu nehmen.

O. Krümmel: **Handbuch der Ozeanographie.** Band II: Die Bewegungsformen des Meeres (Wellen, Gezeiten, Strömungen). Mit 182 Abbildungen im Text. Zweite, vollständig neu bearbeitete und wesentlich erweiterte Auflage. (Bibliothek geographischer Handbücher, begründet von Friedr. Ratzel. Neue Folge, herausgegeben von A. Penck.) — 8°, XVI, 766 und 8 Seiten. — Stuttgart 1911. J. Engelhorns Nachfolger. — Preis 32 *M*.

Dem im Jahre 1907 erschienenen, in der „Marine-Rundschau" — 1907, S. 1506 — gewürdigten ersten Bande ist nunmehr der vorliegende zweite Band dieser als grundlegendes Werk der deutschen ozeanographischen Darstellung zu bezeichnenden Arbeit gefolgt. Seine Bezeichnung als zweite Auflage des vor 24 Jahren von Boguslawski nach dem Stande der damaligen Kenntnisse verfaßten Werkes ist noch weniger am Platze als beim ersten Bande. Es ist eben ein ganz neues, eigenstes Werk des Verfassers, der auf Grund der gesammelten Beobachtungen seine Erkenntnis der Ursachen und Wirkungen gibt und in den Ansichten der bedeutenden Forscher auf diesem Gebiet zur Prüfung stellt. Noch mehr als der erste wird der zweite Band den praktischen Seefahrer fesseln, die eingehende Behandlung der Gezeitenerscheinungen wird

Digitized by Google

ihm Aufklärung über manche ungelöste Frage bringen, die erschöpfende Schilderung des Verlaufes der Meeresströmungen in allen Weltmeeren und ihren Buchten und Straßen wird ihm manchen nützlichen Wink geben, auch wenn ihn das Studium der vielen Theorien über ihre Entstehung weniger anlockt. Für den Schiffbauer bietet das Kapitel I, die Wellen, viel Wissenswertes. Die hinter dem ausführlichen Register noch gegebenen Tabellen sind der Praxis sehr wertvoll. M.

Reichs-Marine-Amt: **Ostsee-Handbuch, Mittlerer Teil.** Vierte Auflage. Abgeschlossen mit „Nachrichten für Seefahrer" aus Berlin-Ausgabe Nr. 11 vom 18. März 1911. Mit 182 in den Text gedruckten Vertonungen. — Berlin 1911. In Vertrieb bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). — 8°, XXVI und 424 Seiten. Preis gebunden 3,50 *M*.

In neuem Gewande, braun statt blau gebunden, erscheint ein alter Freund der Seefahrer mit zeitgemäß verbessertem Inhalt. Das Handbuch will die Angaben der Seekarten ergänzen, diese sind also mit den neuesten Verbesserungen zu Rate zu ziehen, ebenso die Leuchtfeuer-, Zeit- und Nebelsignal-Verzeichnisse. Das Buch umfaßt die 4. Abteilung und Abschnitte I bis V der 5. Abteilung des „Segelhandbuchs für die Ostsee", also die schwedische Ostküste vom Kap Torhamnsudde bis Grislehamn, und die russische Küste von der deutschen Grenze bis Utö, einschließlich des Finnischen Meerbusens. Zu Anfang jeden Jahres erscheinen künftig „Ergänzungen", die für mehrere Jahre zu einem Nachtrag zusammengestellt werden, um das Buch stets auf dem Laufenden zu halten. M.

Reichs-Marine-Amt: **Nachtrag zum Segelhandbuch für das Südchinesische Meer.** Auflage 1908. Berichtigungen bis Ende Dezember 1910. — Berlin 1911. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn. 8°, 28 Seiten, einseitig bedruckt.

Der Nachtrag wird den Inhabern des Segelhandbuches kostenlos von der Buchhandlung, wo sie jenes bezogen, geliefert. M.

Kriegsfahrten der Hamburger zu Wasser und zu Lande. Von Gustav Kopal. Zweite Auflage des gleichnamigen Werkes von L. Fegeler. Mit vielen Illustrationen. — Hamburg 1911. Verlag von F. Dörling.

Hamburg verdankt seine hervorragende Stellung innerhalb Deutschlands und im Weltverkehr nicht dem Ruhm der Waffen, aber oft genug waren seine Bürger genötigt, sich gegen fremde Feinde zu verteidigen, lange Jahre hatte die Stadt in ihrer Bürgergarde eine eigene bewaffnete Macht; schwere Zeiten hatte sie zu erdulden, als Deutschland unter dem Joche des korsischen Eroberers seufzte, und neue Aufgaben erwuchsen ihren Söhnen, als sie 1870 hinauszogen, um an der Begründung des neuen Reiches mitzuhelfen. Die lange Reihe dieser Ereignisse von der Begründung an, in der Hansazeit und bis zum französischen Kriege schildert Kopals Buch in anschaulichen Einzelberichten, die durch zahlreiche, zum großen Teil zeitgenössische bildliche Darstellungen dem Interesse des Lesers näher gebracht werden. Das Buch wäre zur Vervollständigung der Mannschaftsbüchereien wohl geeignet, wird aber auch anderen Kreisen die wechselvolle Geschichte der Stadt und den Gemeinsinn ihrer Bürger lebhaft vor Augen führen.

Das Aquarium. Von Ernst Willi Schmidt. — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig. — Preis 1,25 *M*.

Als 335. Bändchen der bekannten Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" bringt der Verlag hier eine knapp gefaßte, aber doch ausreichende Anleitung zur

Digitized by Google

Einrichtung eines Aquariums. Weiterhin wird das zur Verwendung gelangende Material, Pflanzen und Tiere, besprochen sowie das Leben und Treiben im Aquarium, die Wechselbeziehungen von Tier und Pflanze, ihre gegenseitige Abhängigkeit usw. behandelt. Interessenten finden hier in Kürze alles Wissenswerte für Einrichtung, Pflege und Unterhaltung eines Aquariums und zugleich eine interessante Belehrung über die Tier- und Pflanzenwelt des Wassers. Frk.

Plan des Hamburger Hafens. Maßstab 1 : 10000. — Verlag von L. Friederichsen & Co. in Hamburg 1, Mönckebergstraße. — Preis 2,50 *M*, auf Leinen in Taschenformat 4 *M*.

Der in verschiedenen Farben gedruckte Plan enthält sämtliche im Bau befindliche und projektierte neue Hafenanlagen nebst ihren erst kürzlich veröffentlichten Namen. In den fertigen Häfen sind die Tiefen eingezeichnet, alle wichtigsten industriellen Etablissements sind namentlich bezeichnet. Der auch sonst ausführlich gehaltene Plan wird Interessenten sehr willkommen sein. Frk.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Bachgarten, H.: Aus meinem Schiffstagebuch. Zwei Jahre in Japan und China. Pola 1911. J. Krmpotić. 3,00 *M*.

* Darwin, Sir, G. H.: Ebbe und Flut sowie verwandte Erscheinungen im Sonnensystem. Deutsch von A. Pockels. 2. Auflage. Leipzig und Berlin 1911. B. G. Teubner. 8,00 *M*.

* Dominik, H.: Kamerun. Sechs Kriegs- und Friedensjahre in deutschen Tropen. 2. Auflage. Berlin 1911. G. Stilke. 6,00 *M*.

* Frenzel, J. und O. und Fröbus, W.: Die Luftschiffe der Welt 1911. Leipzig 1911. F. Merseburger. 2,00 *M*.

* Gavotti, G.: Tre grandi uomini di mare: De Ruyter — Nelson — Togo. Savona 1911. D. Bertolotto & Cop. 18,00 *M*.

* v. der Heydt's Kolonial-Handbuch. 5. Jahrgang 1911. Berlin 1911. Verlag für Börsen- und Finanzliteratur. 5,00 *M*.

* Kaufmann, W.: Die Deutschen im amerikanischen Bürgerkriege (Sezessionskrieg 1861—1865). München und Berlin 1911. R. Oldenbourg. 8,00 *M*.

Krüger, C.: Ballon- und Luftschiffbau. Berlin 1911. C. J. E. Volckmann Nachf. 4,50 *M*.

* Laband, Prof. Dr. P.: Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. 5. Auflage. 1. Band. Tübingen 1911. 12,00 *M*.

* Mercantile navy list and maritime directory for 1911. London 1911. Spottiswoode & Co. 12 sh.

Müller, Chr.: Fünf Jahre Fremdenlegionär in Algier, Marokko und Tunis. Stuttgart 1911. Chr. Belsersche Verlagsbuchhandlung. 2,50 *M*.

Digitized by Google

Neumeyer, Prof. Dr. K.: Grundlinien des internationalen Verwaltungsrechts. Berlin 1911. R. v. Deckers Verlag. 1,00 *M.*

* Rollin, H.: Marine de guerre et défence nationale. Paris 1911. E. Guilmoto. 3,60 *M.*

Royal naval warrant officers manual 1910. Portsmouth 1911. Naval Warrant Officers Journal. 1 sh.

* Sakurai, T.: Niku-dan. Menschenopfer. Tagebuch eines japanischen Offiziers während der Belagerung und Erstürmung von Port Arthur. Freiburg i. B. 1911. J. Bielefeld. 3,50 *M.*

Schneider, Dr. K.: Jahrbuch über die deutschen Kolonien. IV. Jahrgang. Essen 1911. G. D. Baedecker. 5,00 *M.*

* Statesmans year-book 1911. London 1911. Macmillan & Co. 10 sh 6 d.

* Stephan, P.: Die Festigkeitseigenschaften der Konstruktionsmaterialien des Maschinenbaues. Berlin 1911. L. Simion. 3,00 *M.*

Stumpf, J.: Die Gleichstrom-Dampfmaschine. München und Berlin 1911. R. Oldenbourg. 10,00 *M.*

* Überseeische Deutschland, das. Die deutschen Kolonien in Wort und Bild. 2. Auflage. Stuttgart, Berlin, Leipzig 1911. Union, Deutsche Verlagsgesellschaft. 15,00 *M.*

* Walker, S. F.: Cold storage, heating and ventilating on board ship. New York 1911. D. van Nostrand Comp. 10 sh 6 d.

Walling, W. E.: Rußlands Botschaft an die Welt. Berlin 1911. E. Frowein. 6,00 *M.*

* Wiener, O.: Vogelflug, Luftfahrt und Zukunft. Leipzig 1911. J. A. Barth. 1,50 *M.*

Witte, Graf S. J.: Erzwungene Aufklärungen aus Anlaß des Berichtes des Generaladjutanten Kuropatkin über den Krieg gegen Japan. Wien und Leipzig 1911. Halm & Goldmann. 2,00 *M.*

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau-Kessel.

Internal combustion engines versus turbines.	Eg., 16., 23. 6. 11.
H. M. S. »Hercules«.	Ebenda u. S. W. 14. 6. 11.
The design of cams for high-speed motors.	E., 16. 6. 11.
Neue Motor-Seeschiffe.	Das Motorboot, 1911, Nr. 13.
Welches Dampfturbinensystem ist das zweckmäßigste?	Die Turbine, 20. 6. 11.
Neuere Curtis-Schiffsturbinen.	Ebenda.
Der heutige Stand im Dampfturbinenbau.	Dinglers Journal, 24., 30. 6., 8. 7., 15. 7. 11.
Available heat in steam-boilers.	Eg., 23. 6. 11.
Reinigung der Dampfkessel.	Zeitschr. für Dampfkessel, 23. 6. 11.

Digitized by Google

The »Olympic« and the »Titanic«.	S. A., Suppl., 17. 6. 11.
Deutsche Schiffsverbrennungsmotoren.	S., Jahrg. 12, Nr. 18.
Die neue Richtung im Handelsschiffbau.	Ebenda u. Nr. 19.
Les essais du cuirassé à turbines »Diderot«.	Y., 1. 7. 11.
Gas-oil and coal-engined vessels.	Marine Engineer, Juli 1911.
Description and trials U. S. torpedo-boat destroyers »McCall«, »Burrows« and »Ammen«.	Journ. of the Americ. Society of Naval Eng., Vol. XXIII, Nr. 2.
U. S. torpedo-boat destroyers »Trippe«, »Walke«.	Ebenda.
Notes on the Curtis turbine.	Ebenda.
Values of the reheat factor in steam-turbine design.	Ebenda.
Test of a Babcock & Wilcox boiler with liquid fuel.	Ebenda.
Results of trials of the anti-rolling tanks at sea.	Ebenda.
Neue Beiträge zur Dampfturbinentheorie.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 30. 6. 11.
Erfahrungen, die mit den verschiedenen gebräuchlichen Hähnen, Ventilen und sonstigen Verschlüssen zum Ablassen von Wasser und Schlamm aus Dampfkesseln gemacht worden sind.	Ztschr. f. Dampfkessel, 7. 7. 11.
Launch of cruiser-battleship »New-Zealand«.	E., 7. 7. 11.
Progress of naval construction in Japan.	Eg., 7. 7. 11.
Wolseley petrol-engines for motor-lifeboats.	Ebenda.
Fifty years changes in British warship machinery.	Ebenda.
The marine steam-turbine from 1894 to 1910.	Ebenda.
Fortschritte im Schiffsmaschinenwesen.	M. S., 1911, Nr. 7.
Schlingerdämpfungseinrichtungen.	S., Jahrg. 12, Nr. 19.
Warship design.	N. M. R., 12. 7. 11.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Le tir des cuirassés de 23 000 tonnes.	R. M., Mai 1911.
Schutz der Brennzünder gegen Feuchtigkeit.	Z. S. u. S., 15. 6., 1. 7. 11.
Auf dem Wege zum Einheitsgeschoß.	Ebenda.
Zielfernrohre für Maschinengewehre.	A. M., Juni 1911.
Les tirs à la mer.	L. M., Juni 1911.
L'artillerie navale.	La Vie Maritime, 25. 6. 11.
Three-gun turrets.	N. M. R., 28. 6. 11.
Das Prüfungswesen der Sprengstoffe.	Z. S. u. S., 1. 7. 11.
Schießergebnisse in der englischen Flotte 1910.	M. S., 1911, Nr. 7.
Die Kalibererhöhung der schwersten Geschütze.	St., Mai 1911.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Unterseeboot-Motoren.	Das Motorboot, 1911, Nr. 13.
Exercices de soux-marins.	M. d. F., 1911, Nr. 25.
Nouveaux engins de relevage pour sous-marins.	Le Génie Civil, 24. 6. 11.
Die Dauerfahrt des amerikanischen Unterseebootes „Salmon".	St., Mai 1911.

Digitized by Google

Küstenverteidigung, Landungen.

Herbewapening onzer Kustforten.	M. B., 15. 6. 11.

Marine- und militärische Fragen.

La carrière des officiers.	M. d. F., 1911, Nr. 24.
La concentration de nos forces navales en Méditerranée.	Navigazette, 15. 6. 11.
La réorganisation du personnel de la marine.	Ebenda u. M. d. F., 1911, Nr. 27.
The marine officer.	A. N. G., 17. 6. 11.
Les projets de réformes de M. Delcassé.	Y., 17. 6. 11.
Het weduven en weezenfonds der militaire officieren bij de zeemacht.	M. B., 15. 6. 11.
Wanted — a first aid.	P. N. I., März 1911.
Advance base training.	Ebenda.
Naval strategy in a war between England and Germany.	Ebenda u. T. f. S., Juni/Juli 1911.
Aviation and aeroplanes.	P. N. I., März 1911.
Training of the personnel of the fleet for battle.	Ebenda.
Die Entwicklung der Seetaktik.	U., Juli 1911.
The fleet at Spithead.	A. N. G., 24. 6., 1. 7. 11; Y., 1. 7. 11; N. M. R., 21. 6. 11.
Ships, guns and projectiles.	N. M. R., 21. 6. 11.
The coaling of warships.	Eg., 23. 6. 11.
Die österreichische Kriegsflotte 1910.	Die Flagge, Juni 1911.
Organisation des stations de sous-marins en France et à l'Étranger.	Y., 24. 6. 11.
Les réformes navales.	La Vie Maritime, 25. 6. 11.
Die entscheidende Bedeutung des Seesieges für die Führung des Landkrieges gegen Italien.	D. A., 22. 6. 11.
Naval promotions.	N. M. R., 28. 6. 11.
The Dreadnought era.	Ebenda.
Aerial warfare.	Ebenda.
Une marine nationale.	M. d. F., 1911, Nr. 26.
Stärke der Flotten der verschiedenen Seemächte.	I. R. A. F., Juli 1911.
Die britische Reichsflotte.	D. O., 29. 6. 11.
The struggle for sea power. The navy of France in the past and to-day.	U. S. M., Juli 1911.
Question vitale.	M. F., Juni 1911.
La caisse des invalides.	Ebenda.
L'avenir de la marine russe.	Ebenda.
Dans quelle mesure les dirigeables sont-ils en état d'influencer le cours d'une guerre?	Ebenda.
Novel experience of a British warship.	N. M. R., 5. 7. 11.
Food supply in time of war.	Ebenda.
The world's Dreadnoughts.	N. L. J., Juli 1911.
Die französische Flotte.	J. A. M., Juli 1911.
Gefechtsklarschiff in den Maschinenräumen.	M. S., 1911, Nr. 7.
The cruiser question. War and trade.	N. M. R., 12. 7. 11.
The Japanese fleet.	Ebenda.
Naval manœuvres.	Ebenda.

Digitized by Google

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

La marine au parlement. Le rapport de M. Chautemps. Le budget au Sénat.	M. d. F., 1911, Nr. 24, 26.
Navy estimates.	Eg., 7. 7. 11; M. S., 1911, Nr. 7; N. M. R., 5. 7. 11.
What the Delaware portends. America and the white man's burden.	N. M. R., 5. 7. 11.
Bilanci di marine estere 1908—1911.	Ri. M., Suppl., Juni 1911.
La marine au Sénat.	Y., 8. 7. 11.
Geschichtliche Übersicht über die Entwicklung der Etats der russischen Flotte.	M. Sb., 1911, Nr. 4.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Paris a seaport.	Eg., 16. 6. 11.
Southampton's new dock.	S. W., 14. 6. 11.
Il canale di Panama.	Ri. M., Juni 1911.
Der Bau des Panamakanals.	Zeitschrift f. Bauwesen, 1911, Seite 503.

Sanitätswesen.

The ventilation of ships.	Journ. of the Royal Sanitary Institute, Vol. XXXI, Nr. 12.
Selbstverstümmelung zum Zwecke der Militärdienstentziehung; neue, in der Klinik beobachtete Fälle.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 20. 6. 11.
Ausbildung des Truppen-Sanitätspersonals für das Gefecht.	Ebenda.
Der Sanitätsdienst im russisch-japanischen Kriege.	I. R. A. F., 1911, Beiheft 131.
Der Hospitalgedanke im Mittelalter.	Ztschr. f. Architektur u. Ingenieurwesen, 1911, Nr. 4.
Bericht über medizinische Beobachtungen auf Savaii und Manono (Samoa).	S. T. H., 1911, Nr. 13.
Das Wesen der Pest und die sanitären Maßnahmen zu ihrer Verhütung und Bekämpfung.	St., Mai 1911.

Verwaltungsangelegenheiten.

Navy yard economy.	P. N. I., März 1911.
Die Verpflegungswirtschaft der deutschen Armee im Frieden.	N. M. B., 20. 6. 11.
Verwaltungsreform und Etatsreform.	Annalen des Deutschen Reichs, 1911, Nr. 6.

Rechtsfragen.

The navy and the declaration of London.	N. L. J., Juli 1911; N. M. R., 21., 28. 6. 11; A. N. G., 8. 7. 11.
Powers of blockade. Are they projudiced by the naval prize bill.	N. M. R., 5. 7. 11.

Kolonialfragen.

Die Entwicklung einer ostafrikanischen Kolonie.	Koloniale Rundschau, 1911, Nr. 6.
Wirtschaftliches aus Deutsch-Neu-Guinea.	Ebenda.
Liberia.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, Juni 1911

Digitized by Google

Die Philippinen und die amerikanische Kolonialpolitik.	Export, 15., 22. 6. 11.
Die technische Entwicklung unserer Kolonien in Afrika und der Südsee.	Prometheus, Nr. 1130.
Messimy und das französische Kolonialverwaltungsproblem.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 27.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die Auswahlrennen zu den deutsch-amerikanischen Sonderklassen-Wettfahrten.	D. Y., 16. 6. 11.
Kieler Woche.	Wassersport, 22., 29. 6., 6. 7. 11; D. Y., 23. 30. 6., 7. 7. 11.
Die erste Europa-Woche.	Wassersport, 13. 7. 11.

Geschichtliches.

Un archevêque-amiral Henri d'Escoubleau de Soudris 1594—1645.	R. M., Mai 1911.
Meutereien — England —.	U., Juli 1911.
Mit dem ersten Preußischen Geschwader.	Ebenda.
The Tudor and Stuart navies.	N. M. R., 21. 6. 11.
The first gun of the Dutch war.	U. S. M., Juli 1911.
The naval war with the Dutch 1665/67.	Ebenda.
Admiral Sir Robert Harland.	N. L. J., Juli 1911.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Oil fuel.	Journ. of the Americ. Society of Naval Eng., Vol. XXIII, Nr. 2.
Notes on metallurgy and heat tredment of iron and steel.	Ebenda.
Friction and lubrication.	Ebenda.
Multiplex telephony and telegraphy.	S. A., Suppl., 1. 7. 11.

Nautische Fragen.

Die Verlegung des Nord-Hinder-Feuerschiffes.	H., 1911, Nr. 24.
Flinderstangen.	Ebenda.
The Gyro-Compass.	Eg., 23. 6. 11.
Om kompaskompensasjon og deviasjonsbestemmelser.	Norsk. T. f. S., 1911, Nr. 2.
Über das Wesen des Erdstromes.	Meteorologische Zeitschr. 1911, Nr. 6.
Elementare Theorie der Gezeiten.	A. H., 1911, Nr. 7.
Logarithmisch-trigonometrische Tafel für Winkel im Strichmaß (Neustrich).	M. A. G., 1911, Nr. 7.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die österreichische Handelsflotte.	Die Flagge, Juni 1911; Lloyd-Nachrichten, Nr. 128.

Handels- und Verkehrswesen.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund—Ems-Kanal.	Glückauf, 1911, Nr. 24.

Digitized by Google

Deutschlands Handel mit Japan 1910.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 128.
Weltkabelpolitik.	Ebenda.
Hamburgs Seehandel 1910.	H., 1911, Nr. 26.
Floating capital. The modern evolution of the ship and the harbour.	U. S. M., Juli 1911.
Die Transandinobahn.	Prometheus, Nr. 1132.
Der Handel Abessiniens.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 28.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Statistique des naufrages et autres accidents de mer. 1908.	R. M., Mai 1911.
Le dépeuplement des terrains de pêche.	L. M., Suppl., Juni 1911.
Bergungs- und Feuerlöschpumpen für Schiffe.	S., Jahrg. 12, Nr. 18.
Uncovering the »Maine«.	S. A., 24. 6. 11.
Greek cruiser grazes rock off Plymouth.	N. M. R., 5. 7. 11.
Wandtafeln unserer wichtigsten Seefische in natürlicher Größe.	M. S. V., 1911, Nr. 7.
Von der deutschen Fischindustrie.	Ebenda.
Die Explosion auf dem Panzerkreuzer „York" und deren Lehren.	S., Jahrg. 12, Nr. 19.

Verschiedenes.

Die Festlandsküste der Nordsee vor 2200 Jahren.	U., Juli 1911.
Die Erlebnisse verschlagener japanischer Seeleute vor 150 Jahren.	Ebenda.
Kohlen-Untersuchungen.	Zeitschr. für Dampfkessel, 30. 6., 7. 7. 11.

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Die Marineliteratur im Jahre 1910.

Seemacht, Marinepolitik.

G. A. Erdmann: „Deutschlands Seerüstung und die Verständigungsfrage" — Weißenfels a. S., L. Kell (1,50 ℳ) — weist überzeugend nach, daß die Ablehnung der von englischer Seite ausgehenden Abrüstungsvorschläge durch die Sicherung des deutschen Seehandels und des deutschen Ansehens im Auslande geboten ist.

Auf Max Lenz: „Kleine historische Schriften" — München und Berlin, R. Oldenbourg (9 ℳ) — sei hingewiesen wegen der Abhandlung: „Die Bedeutung der Seeherrschaft für die Politik Napoleons", in der der Verfasser über die Wirkung Trafalgars eigenartige Ansichten ausspricht.

Die friedensfreundliche „Union interparlementaire" hat in der Nr. 3 ihrer „Documents interparlementaires" — Brüssel und Leipzig, Misch & Thron (1 fr.) — die von ihren Anhängern zur Marinehaushaltverhandlung im englischen, französischen und nordamerikanischen Parlament gehaltenen Reden veröffentlicht: „Armements navals, discours à la chambre des communes de Grande Bretagne, à la chambre des représentants d'Amérique et au Sénat français par les membres de l'Union."

F. Ravizza: „La conquista dell' Atlantico" — Mailand, Fratelli Treves (3,50 ℳ) — schildert die Kämpfe um die Beherrschung des Atlantischen Ozeans, bis er zum gemeinsamen Besitz der europäischen Völker, der atlantischen Rasse und Kultur wurde. Leider laufen der schwungvollen Darstellung verschiedene tatsächliche Irrtümer unter.

Sir Cyprian Bridge: „Sea power and other studies" — London, Smith, Elder & Co. (gebunden 5 s 6 d) — hat in diesem Buche früher erschienene Aufsätze zur Seegeltung, Strategie, Landesverteidigung vereinigt.

Die als Sonderdruck in „The Daily Mail" erschienenen Aufsätze A. T. Mahans: „Britain and the German navy" sind hier erwähnt, da ihre Ausführungen von den Anhängern der englischen Flottenvermehrung in Anspruch genommen werden.

Der frühere Abgeordnete, der mehrfach als Berichterstatter über das Marinebudget genannte Redakteur von „La vie maritime et fluviale", Ch. Bos, veröffentlichte bei Berger-Levrault & Cie, Paris, eine Schrift: „Refaisons une marine" (2,50 fr.) — in der er das vom Marineminister vertretene Flottengesetz als nicht

Digitized by Google

weitgehend genug bemängelt und aus der Geschichte und Vergleich mit anderen Flotten seine Unzulänglichkeit nachzuweisen sucht.

M. Dubois: „La crise maritime" — Paris, E. Guilmoto (6 fr.). — Ein Geograph und Nationalökonom untersucht eingehend die Ursachen des Darniederliegens des französischen Seehandels und gibt Abhilfmittel dafür an, er umfaßt dabei das ganze Gebiet der Seemacht und ihrer Grundlagen, bezeichnet Deutschlands Entwicklung im Seeverkehr als der Frankreichs hinderlich.

E. Fournier: „La politique navale et la flotte française" — Paris, Berger-Levrault (6 fr.). — Der verdiente Admiral gibt zunächst eine Schilderung der äußeren politischen Entwicklung der Beziehungen zwischen Frankreich und England, die mit dem französisch-russischen Bündnis im Verein das Gleichgewicht in Europa sichern gegenüber dem Dreibund. Frankreich müßte seine Stellung durch eine entsprechende Flotte sichern, in der Linienschiffe das Rückgrat bilden, Torpedoboote, die eine Kombination aus den jetzigen und den Unterseebooten darstellen, sollen für Angriffszwecke die Flotte begleiten. Der Admiral fordert 2 Linienschiffsflotten, je aus 2 Geschwadern zu 6 Schiffen und 1 Division von 3 Schiffen bestehend, also 30 Linienschiffe. Jeder Flotte sind 3 Aufklärungsschiffe beizugeben, die zugleich als Streuminenschiffe dienen. Die Flottille sollen bilden 4 Divisionen zu 3 Minenleger und Aufklärer, 24 Divisionen von 3 Torpedobootzerstörern, 30 Divisionen von 3 Unterseebooten, ferner noch eine Anzahl von Angriffstauchbooten. Für die Linienschiffe empfiehlt er seine Pelotontaktik, 3 Schiffe gemeinsam manöverierend.

F. Oury: „Deux marines: France, Allemagne"; préface de C. Farrère — Paris, A. Challamel (3 fr.) — will unter Hinweis auf das Zurückbleiben der französischen gegen die deutsche Flotte die Notwendigkeit der Hebung ersterer dem französischen Volke vor Augen halten.

P. Vincent-Bréchignac: „État des forces navales françaises au 1er janvier 1915; notes anticipées et souhaits de nouvel an" — Toulon, J. Allé (2,50 fr.) — gibt seinen Wünschen für die Gestaltung der französischen Flotte durch Aufstellung einer Gefechtsordnung Ausdruck.

S. Goriainow: „Le Bosphore et les Dardanelles." Étude historique sur la question des détroits; préface de M. Gabriel Hanotaux — Paris, Plon-Nourrit & Cie. (8 fr.) — ist die französische Ausgabe des vor 2 Jahren in Rußland erschienenen Werkes, das auf den Akten der Archive in St. Petersburg beruht und eine für Rußlands Seemacht außerordentlich wichtige Frage behandelt.

H. Lea: „The valor of ignorance" — New York und London, Harper & Brothers (gebunden 7 s 6 d) — will seine Landsleute gegenüber der von Japan drohenden Gefahr aufrütteln zur Schaffung eines entsprechenden Heeres und Sicherung der Seebeherrschung im Stillen Weltmeer. Er behandelt eingehend die Küstenverteidigung und die Flottenstützpunkte der Westküste.

A. T. Mahan: „The interest of America in international conditions" — London, Sampson Low, Marston & Co. (gebunden 7 s 6 d) — untersucht die augenblickliche Gruppierung der europäischen Mächte, das Übergewicht des Deutschen Reiches auf dem Festlande, das durch Englands Flotte ausgeglichen wird, und seine Absichten; die Beziehungen zwischen Ost und West, die „offene Tür", und die Vorteile,

Digitized by Google

die sich aus dieser Lage für Amerika ergeben, das an der Seite Großbritanniens der Welt den Frieden gewährleisten und mit Japan (!) das Gleichgewicht im Osten gegen China aufrechterhalten könne.

E. Hägg: „Örlogsflotten" — Carlskrona, P. A. Norstedt & Söners (1 Krone) — tritt für den Ausbau der schwedischen Flotte auf Grund eines Flottengesetzes ein.

Pereira de Matos: „O problema naval portuguez" — Porto (11 ℳ). Pereira schickt im ersten 1908 erschienenen Band eine Abhandlung über den Einfluß der Seemacht auf die Geschichte voraus, und behandelt im zweiten Bande die Grundlagen der portugiesischen Seemacht und seine Marinepolitik, die sich gegen Spanien allein, gegen stärkere Feinde mit Englands Hilfe wehren müsse und stellt ein Programm auf, das eine Schlachtflotte von 8 Linienschiffen, 4 Panzerkreuzern, 3 Späh-schiffen, 12 Torpedobootzerstörern umfassen soll mit 4 Hilfskreuzern, je 1 Werkstatt- und Lazarettschiff, und 5 Flottillen zu je 1 Torpedobootsjäger, 2 Torpedo- und 4 Unterseebooten. Als Hauptstützpunkt soll Lissabon dienen, als Nebenstützpunkte die Küsten Portugals, Horta und St. Vincent. Die Kosten des Flottenausbaues würde Portugal ohne Beschwerden tragen können —.

Seewesen im allgemeinen.

Der deutsche Flottenverein hat ein mit vielen Abbildungen ausgestattetes „Marine-Album" — Druck Deutscher Verlag, Berlin (gebunden 2,50 ℳ) — herausgegeben, das die Marine, Kauffahrtei, Häfen und Werften, Rettungs-, Lotsenwesen, Segelsport, Seefischerei umfaßt und durch einen Überblick über Deutschlands Seegeschichte eingeleitet wird.

Die Druck- und Verlagsanstalt Borussia, Berlin, hat ein für weitere Kreise nützliches Büchlein herausgegeben: „Illustriertes Marine-Handbuch (Kriegsmarine, Handelsmarine, Segelsport)" mit Tabellen, Karten und Plänen von Wilhelmshaven und Kiel. Anhang: „Seemännisches Wörterverzeichnis", Beilage: „Hochseeflotte mit Schornsteinabzeichen", Umschlag mit den deutschen Flaggen und Standarten und Flaggen der bedeutendsten Seestaaten (0,75 ℳ) und dasselbe ohne das Wörterbuch unter dem Titel „Illustriertes Marine-Handbuch (Kriegsmarine)" mit Informationstabellen und Plänen von Kiel und Wilhelmshaven (0,50 ℳ).

In der von G. Stalling, Oldenburg i. Gr, herausgegebenen Unteroffizier-Bibliothek behandelt in Bd. 24 Kapitän zur See a. D. Persius: „See- und Meereswesen, und zwar die Geschichte der Ozeane, die Seeinteressen Deutschlands, die physikalischen Eigenschaften des Meeres, die Seefahrt" (0,50 ℳ).

Für die Archäologie des Seewesens wertvolle griechische Münzen hat in guten Abbildungen zusammengestellt L. Anson in: „Numismata graeca", part V: Naval and marine, galley and parts of, shells, trident etc., anchor, aplustre, galley, prows, stern, rudder etc., harbour, shells, tridents etc. — London, Selbstverlag (14,50 ℳ) und auch die Herkunft der Münzen angegeben.

Der bekannte Marinegeschichtsforscher David Hannay hat unter dem Titel „Ships and men" — London, Blackwood & Sons (gebunden 6 s) — eine Anzahl anderweit in Zeitschriften erschienener Abhandlungen über Seemacht, Seegeschichte, Personalfragen gesammelt herausgegeben, unter denen namentlich die Charakteristik des

Digitized by Google

englischen Seemanns und des Freibeuters der Elisabethanischen Periode und die Abhandlungen über Napoleons Seeunternehmungen beachtenswert sind.

F. H. Shaw und E. H. Robinson: „The sea and its story from Viking ship to submarine" — London, Cassel & Co. (gebunden 9 s) — stellen die Geschichte der Seefahrt und ihrer Mittel für weitere Kreise mit guten künstlerischen Abbildungen dar.

Marinegeschichte, Seekriegsgeschichte.

Kirchhoff: „Seekriegsgeschichte und ihr Studium" ist, obwohl Sonderabdruck aus „Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn — wegen seiner Bedeutung für den Seeoffizier angeführt.

H. Kirchhoff: „Seehelden und Admirale" („Wissenschaft u. Bildung", Nr. 84) — Leipzig, Quelle & Meyer (gebunden 1,25 ℳ) — gibt für weitere Kreise Lebensbilder von Flottenführern und Entdeckern vom Altertum bis zur Jetztzeit.

Von R. Rittmeyer: „Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung. Mit besonderer Berücksichtigung der großen Seekriege des XVII. und XVIII. Jahrhunderts" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn — ist der zweite Band „Von 1739 bis 1793" mit der Jahreszahl 1911 (10 ℳ) erschienen. Er behandelt mit dem gleichen Eingehen und der Unparteilichkeit die Weiterentwicklung der englischen Seemacht bis zu Beginn des letzten großen Ringens um die Vorherrschaft zur See. Die Seekriegsereignisse in der Ostsee sind unter Hinweis auf Kirchhoffs „Seemacht in der Ostsee" nur kurz behandelt.

A. Stenzel †: „Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, mit Berücksichtigung der Seetaktik." Unter Mitwirkung des Admiralstabes der Marine bearbeitet durch H. Kirchhoff, Vizeadmiral z. D. — Hannover und Leipzig, Hahnsche Buchhandlung (18 ℳ) — 3. Teil von 1600 bis 1720 umfaßt das Ringen Englands mit Holland um die Seeherrschaft, die Kämpfe Hollands gegen Frankreich, den Orleansschen Krieg, den spanischen Erbfolgekrieg und die in der Ostsee sich abspielenden Kämpfe um die Seeherrschaft. Die kurbrandenburgische Marine wird kurz geschildert, das erste wissenschaftliche seetaktische Werk, das Pater Hoste eingehend gewürdigt. Der Band gipfelt in dem Charakterbilde de Ruyters, dessen Bildnis ihn auch schmückt.

Von Seeräubern in Mittelmeeren, die weltgeschichtliche Bedeutung erlangten, handeln zum Teil auf Grund neu erschlossener Quellen:

E. H. Currey: „Sea-wolves of the Meditterranean, the grand period of the Moslem corsairs" — London, J. Murray (gebunden 10 s 6 d) — und

C. H. Haring: „The Buceaneers in the Westindies in the XVII century" — London, Methuen & Co. (gebunden 10 s 6 d) — der noch besonders das politische Verhalten Englands und Frankreichs zu ihnen untersucht.

E. P. Shatham: „Privateers and privateering" — London, Hutchinson & Co. (gebunden 6 s) — behandelt ein interessantes Gebiet der Seegeschichte erschöpfend.

Die aus Anlaß des hundertjährigen Bestehens auf dienstliche Veranlassung bearbeitete: „Geschichte des Königlich Preußischen Garde-Pionier-Bataillons" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (17 ℳ) — wird der S. 31 und S. 232 bis 236 gegebenen „Geschichte des Vorläufers der Marine, der Garde-Mariniers" wegen hier angeführt.

Digitized by Google

Regensberg: „1870/71" — Stuttgart, Franckhsche Verlagshandlung (2,60 ℳ) — bringt in der VIII. Abteilung die Ereignisse zur See und im Küstengebiet in kurzer Darstellung.

J. Barnett: „Fighting admirals" — London, Smith, Elder & Co. (gebunden 6 s) — gibt kurze Lebensbilder und Schilderung der Taten von elf englischen Admiralen vornehmlich des 16. und 17. Jahrhunderts.

J. S. Corbett: „The campaign of Trafalgar" — London, Longmans, Green & Co. (gebunden 16 s) — gibt die erste englische, eingehende Darstellung des Seezuges von Trafalgar im Zusammenhang, gestützt auf die inzwischen erfolgten Veröffentlichungen diplomatischer und militärischer Berichte und Schriftwechsel, auf Desbrières: „Projets et tentatives de débarquement aux îles Britanniques", und „La campagne maritime de Trafalgar", die Logbücherberichte der beteiligten Schiffe aus dem Admiralitätsarchiv, die Arbeit des Generals Galiano in der „Revista de Marina". Sie behandelt sowohl die diplomatischen als die militärischen Vorgänge erschöpfend. In der Vorrede tritt der Verfasser lebhaft für Schaffung einer geschichtlichen Abteilung in der Admiralität ein, um die schlummernden Schätze der Archive zu neuem Leben zu erwecken für die Nachwelt.

E. Fraser: „The fighting fam of the king's ships, Dreadnoughts and captains of renown" — London, Hutchinson & Co. (gebunden 6 s) — will den Sinn der englischen Jugend auf die See richten.

E. H. Moorhouse: „Letters of the english seamen: 1587—1808" — London, Chapman & Hall (gebunden 10 s 6 d) — gibt eine Anzahl ausgewählter Briefe, die durch ihren Inhalt oder ihren Schreiber bedeutungsvoll für die englische Seekriegsgeschichte und charakteristisch für den Schreiber sind. Kurze Einleitungen rufen die Ereignisse der einzelnen Zeitabschnitte: 1587 bis 1593, 1652 bis 1703, 1741 bis 1783, 1786 bis 1808, denen die Briefe entstammen, ins Gedächtnis.

Th. Roosevelt: „The naval operations of the war between Great Britain and the United States 1812—1815" — London, Sampson Lord, Marston & Co. (gebunden 6,45 ℳ) — ist ein Abdruck aus dem im selben Verlag erschienenen „The Royal navy" von Wm. Laird Clowes, vol. V, wo es Kapitel XLI bildet unter dem Titel „The war with the United States 1812—1815 by Theodore Roosevelt.

The Navy records society hat nach langer Pause noch für das Gesellschaftsjahr 1909 zählend veröffentlicht:

Vol. XXXVII: „Letters and papers relating to the first Dutch war 1652—1654, edited by C. F. Atkinson, vol. IV (15 s).

Vol. XXXVIII: Sir J. K. Laughton: „Letters and papers of Charles Lord Barham, admiral of the red squadron 1758—1813", vol. II (15 s).

Calmon-Maison: „L'amiral d'Estaing" — Calmon-Lévy (7,50 fr.) — gibt ein auf Quellen beruhendes Lebensbild des bekannten Gegners Howes im amerikanischen Unabhängigkeitskriege.

Lacour-Gayet: „La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV." ist in zweiter durchgesehener und vermehrter Auflage bei Champion,

Digitized by Google

Paris (15 fr.) erschienen und zeigt gegenüber der ersten viele Verbesserungen und Erweiterungen.

Ch. de la Roncière: „Histoire de la marine française, IV. En quête d'un empire colonial" — Paris, Plon-Nourrit & Co. (12 fr.). — Dieser Band schildert zunächst die Folgen der inneren Religionskriege im Ausgang des 16. und Beginn des 17. Jahrhunderts: den Niedergang der französischen Seemacht und das Unvermögen, die von unternehmenden Kompagnien erworbenen Kolonien durch die Flotte zu schützen. Richelieu, 1626 zum Grand maitre de navigation ernannt, schafft unter dem von Razilly übernommenen Programm: „Quiconque est maistre de la mer, a un grand pouvoir sur la terre" leichte, schwer bestückte Schiffe und nimmt die Kolonialpolitik tatkräftig in die Hand.

G. Vanel: „Les Anglais aux îles Saint Marcouf, l'expédition de 1798; le combat naval de Sellenelles" — Caen, Jouan (4 fr.) — schildert die erfolglose Unternehmung des schwedischen Linienschiffskapitäns Muskeye, mit Flachbooten die englische Besatzung von der Insel St. Marcouf zu vertreiben, von der aus sie den Verkehr zwischen Cherbourg und Havre lahm legte und die Royalisten unterstützte.

W. Cohn: „Die Geschichte der normannisch-sizilischen Flotte unter der Regierung Rogers I. und Rogers II. (1060—1154)" — Breslau (3,60 ℳ) — entrollt ein vollständiges Bild der sizilianischen Marine jener Zeit, ihrer Organisation, Verwaltung, der Schiffstypen und der Grundlagen der Seemacht des Landes und ergänzt Manfronis: „Storia della marina italiana delle invasione barbariche al trattato de Ninfeo".

A. Wiel: „The navy of Venice" — London, J. Murray (gebunden 15 s). Die Verfasserin bringt auf Grundlage von Quellenstudien eine zuverlässige Darstellung der Seemacht der Königin der Adria und füllt damit eine vorhandene Lücke.

L. Smolle: „Wilhelm von Tegetthoff, ein Held zur See" — Graz U. Mosers Buchhandlung (gebunden 1,80 ℳ) — gibt eine für weitere Kreise bestimmte Lebensbeschreibung.

R. Harbauer: „Der Kaiser und die Kriegsmarine", im Auftrage des österreichischen Flottenvereins anläßlich des 80. Geburtstages Seiner Majestät Kaiser Franz Josef I. zusammengestellt — Wien, österreichischer Flottenverein (3 ℳ) — schildert zum Teil auf Grund amtlicher Quellen die persönlichen Beziehungen unseres hohen Verbündeten zu seiner Marine und damit deren Entwicklung in dessen Regierungszeit.

„Til Orlogs under de Ruyter", Dagbogsoptegnelser af Hans Svendsen, en dansk Sømand i hollandsk Tjenste fra 1665 til 1667. Udgivet ved G. L. Grove — København 1909, E. Grove (5,50 ℳ) — wird erst jetzt bekannt und bietet einen ergänzenden Beitrag zur Geschichte des Krieges.

Das französische Marineministerium hat bei R. Chapelot, Paris, herausgegeben: „Opérations maritimes de la guerre russe-japonaise", historique officiel publié par l'état-major général de la marine japonaise. 1ère partie traduite par H. Rouvier, enseigne de vaisseau (5 fr.).

R. C. Andersen: „Naval war in the Baltic" — London, C. Gilbert-Wood (gebunden 15 s) — beschränkt sich darauf, die Seekriegsereignisse in der Ostsee von 1522 bis 1850 auf Grund von Quellenforschungen und Werken der nordischen

Digitized by Google

Marineliteratur in geschichtlicher Folge darzustellen, ohne taktische oder sonstige Lehren daraus abzuleiten. Er selbst vergleicht seine Arbeitsweise mit der James'. Zahlreiche Skizzen, ausführliches Namens- und Sachregister, ein umfangreicher Literaturnachweis weisen dem Werke seinen Platz neben dem Kirchhoffschen an.

D. Lybeck: „Svenska sjöslag" — Stockholm, Generalstabens Lith. Anstalt (3,50 ℳ) — hat in gedrängter Form die Geschichte der Seemacht Schwedens zusammengestellt.

Von dem Sammelwerke „Svenska Sjöhjälter" — Stockholm, P. A. Norstedt & Söner (8 ℳ) — ist der von A. Münthe bearbeiteten, 1908 erschienenen ersten Hälfte des zweiten Teils von Klas Fleming, Karl Gustaf Wrangel, Martin Thijsen Anckarhielm, „Danske Kriget 1643—1645" gefolgt der zweite Teil: „Omfattende tiden frå början af år 1645 till och med fredsslutet den 13. augusti". Das Technische ist vom Admiral J. Hägg bearbeitet.

R. D. Evans: „An admiral's log, being continued recollections of naval life" — New York, D. Appleton (gebunden 7 s 6 d) — bildet die Fortsetzung des „A sailor's log", die vom spanisch-amerikanischen Kriege bis zum Abschied des Admirals reicht.

F. St. Hill: „The romance of the American navy as embodied in the stories of certain of our public and private armed ships from 1775 to 1909" — New York, G. P. Putnams Sons (gebunden 12 s 7 d) — enthält anregend geschriebene Episoden aus der amerikanischen Seekriegs- und Marinegeschichte.

J. Parker: „Rear-admirals Schley, Sampson and Cervera" — New York, The Neate publishing Co. (3 s). — Der Vertreter des Admirals Schley bei der kriegsgerichtlichen Untersuchung von dessen Verhalten bei der Blockade Cerveras, ein früherer Seeoffizier, unterzieht die Zeugenaussagen vor dem Kriegsgericht einer eingehenden Untersuchung und liefert damit einen wertvollen Beitrag für die Geschichte der Seekriegsoperationen im spanisch-amerikanischen Kriege 1898.

„Informations relative to the voyage of the United States Atlantic fleet around the world, 16. December 1907 to 22. February 1909" — Washington, Government printing office — stellt alle Daten der Reise zusammen.

Von den „Officiel records of the Union and Confederate navies in the war of rebellion", published under the direction of the secretary of the navy Washington, Government printing office — ist nach längerer Pause erschienen: Series I volume 23, „Naval forces on western waters from April 12 to December 31, 1862" (gebunden 15 s).

Von der vom japanischen Admiralstab herausgegebenen „Geschichte der Seekriegsereignisse im russisch-japanischen Kriege 1904/05" erschien der II. Teil, umfassend die Truppenausschiffung der 1. bis 3. Armee, die Tätigkeit der gelandeten Marinegeschütze vor Port Arthur und die Unternehmungen gegen das Wladiwostok-Geschwader. Der III. Teil führt den Bericht fort, weilt mit Ausführlichkeit auf dem Ausmarsch der Flotte Rojestwenskis und ihrer Vernichtung bei Tsushima, schildert die weiteren Flottenunternehmungen und schließt mit der Besichtigung der siegreichen Flotten durch den Mikado (7,25 ℳ).

Digitized by Google

U. Graf v. Pfeil und Klein-Ellguth: „Japan über seine See-Erfolge" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (1,25 ℳ) — gibt nach der zuerst erschienenen russischen Übersetzung einen Auszug aus dem ersten Bande des japanischen Admiralstabswerkes.

Die „Letzten Aufzeichnungen des Kapitänleutnants Sakuma, Kommandanten des japanischen Unterseebootes Nr. 6, bei dessen Untergang" ein herrliches Zeichen der Pflichttreue bis zum Tode, sind durch Photographie vervielfältigt worden.

Die seekriegsgeschichtliche Studie des Admirals z. D. Borkenhagen „Salamis" darf, obgleich als Beiheft zur „Marine-Rundschau" (Dezember 1910) — E. S. Mittler & Sohn, Berlin (0,50 ℳ) — erschienen, angeführt werden, da sie neue Ansichten bringt.

Seestrategie und -taktik.

E. Bollati di Saint Pierre: „Nauticae res" — Rom, G. U. Nalato (2 Lire). — Der bekannte Lehrer des Marinewesens an der italienischen Militär-Akademie und Verfasser mehrerer Werke über das Seekriegswesen behandelt hier eingehend die Grundlagen der Seemacht und die für Italien erforderliche Marinepolitik und Seestrategie, um seine Mitbürger über diese für die Vaterlandsverteidigung so wichtige Frage aufzuklären. Eine deutsche Übersetzung vom Linienschiffsleutnant R. Winkler erschien soeben in der Schreinerschen Buchhandlung in Pola (1,80 ℳ), von den „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens" herausgegeben.

R. Bernotti: „Fondamenti di tattica navale" — Livorno, R. Giusti (6,50 Lire). — Der Verfasser, Linienschiffsleutnant und Lehrer des Seekriegswesens an der Marine-Akademie, untersucht zunächst die Grundlagen der Manövrierkunst durch Prüfung taktischer Lagen für den Gebrauch der Waffen, geht dann zum Manöver selbst über und seinen Einfluß auf die taktische Lage und behandelt zusammenfassend die gesamte taktische Handlung, die zum Gefecht führt. Das Buch zeugt von großer Sachkenntnis und Vertrautheit mit den heutigen Kampfmitteln.

Trutz und Schutz der Schiffe.

„Nautische Bibliothek", herausgegeben von Dr. F. Bolte — Berlin, K. W. Mecklenburg — 4. Band: G. Wislicenus: „Die Entwicklung der Seekriegswaffen" (gebunden 1,50 ℳ).

„Armor and ships", Fort Monroe, Virginia Coast Artillery school press ist eine nachgesehene Neuauflage der gleichnamigen, 1906 im „Journal U. S. Artillery" erschienenen Abhandlung, die im ersten Teil sich mit dem Panzer und dem Angriff auf Panzer beschäftigt, im zweiten mit den Kriegschiffen und dem Angriff auf sie. Das Buch dient als Lehrbuch an der Küstenartillerieschule der Vereinigten Staaten.

„Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie", Jahrbuch des Vereins deutscher Ingenieure, herausgegeben von C. Matschoß — Berlin, J. Springer — enthält im 2. Bande u. a.: „Die Einführung der Panzerung im Kriegschiffbau und die Entwicklung der ersten Panzerflotten" vom Wirkl. Geh. Oberbaurat Professor J. Rudloff.

Bewertung der Flotten und Schiffstypen.

B. Teutsch-Lerchenfeld: „Deutschland zur See" — Leipzig, E. Wiest Nachf. (gebunden 2 ℳ) — ist in vollständiger Neubearbeitung erschienen und gibt einen guten

Digitized by Google

Überblick über den derzeitigen Stand unserer Flotte, die Bilder sind unverändert, doch sind „Deutschland" und „Nassau" neu hinzugefügt.

J. Leyland: „The German navy, its significance and its development" — London, Kegan Paul, Trench, Trübner & Co. (1 d) — ist zwar ein Nachdruck von Aufsätzen, die im „New York Herald" erschienen, aber wegen verhältnismäßiger Unparteilichkeit angeführt.

F. Fox: „The ramparts of Empire, a view of the navy from an Imperial standpoint" — London, A. & C. Block (gebunden 5 s) — gibt eine enthusiastische Schilderung der englischen Marine für weitere Kreise.

A. Sauvaire Jourdan: „La marine de guerre." Préface de l'amiral Fournier, illustrations d'Albert Sebille — Paris, Vuibert (10 fr.) — bietet in vorzüglicher Darstellung und Ausstattung einen eingehenden Einblick in die Organisation der französischen Marine, ihre Kriegshäfen und deren Verteidigung, die Schiffe, ihren Bau und Ausrüstung, ihre Armierung und deren Verwendung, die Taktik, die Führung des einzelnen Schiffes. Vizeadmiral Fournier, dessen Taktik auf S. 289 bildlich veranschaulicht ist, hebt in seiner Vorrede die Notwendigkeit der Unterseeboote für Frankreich hervor, verlangt die Schaffung einer starken Flotte ebenso wie England ein starkes Heer aufstellen müsse, um dem pangermanisch-panislamischen Sturm zu begegnen.

U. Ceci: „Manovre navali de 1910 Jonio-Adriatico" — Roma, „Rivista nautica" (2 ℳ) — gibt die an den Manövern beteiligten Schiffe der italienischen Flotte mit Abbildung und Beschreibung, die Häfen mit Plänen, die Kommandanten und Flaggoffiziere in Abbildungen, also einen Überblick über den Stand der italienischen Flotte.

Flottenhand- und -Jahrbücher.

Aus „Nauticus 1910, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen", 12. Jahrgang — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (5 ℳ) — sind hervorzuheben: Zehn Jahre Flottenpolitik, in dem das Gleichlaufen der Entwicklung der deutschen Seeinteressen mit dem fortschreitenden Ausbau der Flotte klar vor Augen tritt und auch das für die Geldopfer Erreichte mit anderen Flotten zum Vergleich gestellt ist. Ferner der englische Imperialismus und die letzte Phase seiner Entwicklung. Von den militärischen und technischen Aufsätzen sei hingewiesen auf „Steigerung der Wirkung der Schiffsartillerie in den größeren fremden Marinen", „Entwicklung des Unterseebootswesens", „Die Weiterentwicklung des Dampfturbinenbaues für Schiffsantrieb", die besonders im Brennpunkte des Interesses steht. Beachtenswert ist die freimütige Beurteilung der „Marineverwaltung, Bureaukratismus und Verwaltungsreformen".

B. Weyer: „Taschenbuch der Kriegsflotten", 11. Jahrgang, 1910. Als Anhang: „Die Luft-Kriegschiffe" — München, J. F. Lehmann —. Im II. Teil ist die Marinepolitik, Flottenpläne und Schiffbautätigkeit seit dem Erscheinen des „Dreadnought" ausführlich behandelt. Die Luftkriegsflotte, bearbeitet von G. Moedebeck, ist neu als Anhang angefügt (5 ℳ).

„The fleet annual and naval year book" — compiled by L. Yexley, London, „The fleet" (1 s) — bringt unter anderen einen Aufsatz: „Submarines versus battleships", über Marinereserven, eine neue Vergleichsart der Stärke der

Digitized by Google

Kriegschiffe nach Punkten und eine Liste der Schornsteinabzeichen der englischen Flotte. Verfasser verurteilt die Anlage eines Stützpunktes in Rosyth, wo durch Sprengung der Forthbrücke jederzeit eine Flotte lahmgelegt werden könne.

Lord Brasseys „Naval annual" bringt u. a. beachtenswerte Ausführungen des Verfassers über die zukünftige Leistungsfähigkeit der nach dem neuen System ausgebildeten englischen Marineingenieure. J. Leylands Übersicht über die Flotte beschäftigt sich sehr eingehend mit der deutschen 28 cm-SK. Sir Cyprian Bridge gibt seine Ansicht über die Organisation eines Generalstabes der britischen Flotte. Commander Robinson stellte die Schiffbauwerften der englischen Kolonien zusammen. J. Leyland gibt eine Seemachtstudie: „The command of the Adriatic". Sir Sydney Eardley-Wilmot hält in einem Aufsatz über Schiffstypen den „Dreadnought" für den geeigneten und tritt für Erhöhung des Kalibers der schweren Artillerie an Stelle Vermehrung der Geschützzahl kleineren Kalibers ein (12,50 ℳ).

Neu erschienen ist das von der Lega navale italiana herausgegebene „Annuario navale 1910" — Roma, E. Voghera (gebunden 5 ℳ) —. Sein Inhalt ist: Übersicht über die Neubauten aller Staaten, Fortschritte der Schiffsartillerie in den letzten 60 Jahren, die Entwicklung der Schiffsdampfmaschinen, Schiffsturbinen, Schiffslisten sämtlicher Seestaaten, aus denen nochmal für sich die modernen Linienschiffe und Panzerkreuzer zusammengestellt sind, Tabellen über die schwere Artillerie aller Seestaaten, Pläne, Aufriß und Decksplan der Linienschiffe und Panzerkreuzer der Hauptseemächte, Etat und Personalstand der italienischen Marine, Budgets der Hauptseemächte, Flottenmanöver 1909, Flottenpolitik 1909, Lenkbare Luftschiffe und ihre Verteilung auf die einzelnen Staaten, Liste der italienischen Kauffahrer. Eine Anzahl von photographischen Ansichten der neuesten Kriegschifftypen vervollständigen den reichhaltigen Inhalt.

Fred T. Janes „Fighting ships" bringt 50 neue, zum größten Teil ältere ersetzende Abbildungen, einen Aufsatz von W. Hovgaard: „The further development of the seagoing battleship", der von einem Mindestmaß von 32 000 t ausgeht, und eine Zusammenfassung der Gegengründe der großen Deplacements von P. A. Hislam: „National expenditure and naval strength" (22,50 ℳ).

Die bekannte Zusammenstellung des Dr. G. Rassow: „Deutschlands Seemacht" ist in Ausgabe E in Heftform in 25. Auflage (0,10 ℳ) und Ausgabe D (Plakat) (0,50 ℳ) für 1911 bei A. Martini & Grüttefien, Elberfeld, erschienen.

„The navy league annual" — ed. by A. H. Burgoyne — bringt u. a. eine Abhandlung von A. Wharton Metcalfe: „The Defence factor in sea-power"; Eardly Wilmot: „Manning the navy"; G. Fiennes: „Great Britain and the smaller powers"; A. H. Burgoyne: „The development of the british-german controversy"; H. C. Bywater: „Some sidelights on german naval policy"; G. A. Atkinson: „Social democracy and naval supremacy". Die Tabellen usw. sind mit dem 10. Oktober abgeschlossen. Neu ist die Einteilung der Linienschiffe in „capitalships", a. battleships, b battleship-cruisers, um die „Dreadnoughts" hervorzuheben (2 s 6 d).

Ch. W. Domville-Fife u. a.: „Submarines of the world navies" — London, F. Griffiths (gebunden 21 s) — gibt eine ziemlich vollständige Übersicht der in den

Digitized by Google

einzelnen Staaten vorhandenen Unterseeboote, ihrer Stützpunkte und Mutterschiffe, ferner Aufsätze über die Unterseeische Kriegführung, Abwehr der Unterseeboote, ihre Konstruktion u. dgl. von verschiedenen berufenen Federn.

Organisation der Marine.

Das vom Kaiser-Wilhelm-Dank, Verein der Soldatenfreunde herausgegebene Werk „Deutschland als Weltmacht, vierzig Jahre Deutsches Reich" — Berlin, Kameradschaft (gebunden 4 ℳ) — behandelt auch eingehend die deutsche Seemacht.

Heft VI der Staats- und Bürgerkunde in Einzeldarstellungen — Berlin, Vossische Buchhandlung (0,30 ℳ) — bringt in „Heer und Flotte" von Generalleutnant z. D. v. Wrochem einen knappen Überblick über Geschichte, Organisation, Zusammensetzung und Zweck der Flotte.

L. Leconte: „La marine de guerre belge 1831 à 1910. Organisation, rapports avec le commerce, uniformes, armement" — Bruxelles, A. Breuer (2,50 fr.) — gibt das Wissenswerteste über die wenig bekannte Marine.

J. C. Balet: „Le Japon militaire, l'armée et la marine japonaise en 1910" — Paris, E. Leroux (3 50 fr.) —, unter dem Titel „Military Japan" von C. A. Parry ins Englische übersetzt, bei Kelly & Walsh, Yokohama (4 s) verlegt, bringt auch kurze Angaben über Gliederung der Marine.

Personal und Ausbildung.

Bestimmungen über den Dienst der Einjährig-Freiwilligen und der Offizieraspiranten und Anwärter des Beurlaubtenstandes in Heer und Marine, sowie über die Einstellung als Fahnenjunker und Seekadett, zusammengestellt von v. Spröße r — Halle a. S., Waisenhaus (1 ℳ) — dürfte sich als nützlicher Berater für die Beteiligten erweisen.

Die englische Admiralität hat herausgegeben:

„Handbook of physical training." Es umfaßt außer Turnen auch Schwimmen, Säbel- und Bajonettfechten, Boxen, Ringen, Jiu-Jitsu, Keulenschwingen, Eskaladieren und Turnspiele — (9 d).

„Training manual for landing operations" — 1910 (gebunden 6 d).

„Instructions for naval landing parties" 1910, „Landing parties and field fortification" — (gebunden 5 d) bei Eyre & Spottiswoode, London.

In 3. Auflage sind in Paris bei Lavauzelle erschienen: „Manuel du gabier" (gebunden 4 fr.) und „Manuel du matelot-chauffeur" (gebunden 2 fr.), die außer einem Abschnitt über die allgemeinen Dienstobliegenheiten den von den Anwärtern dieser Dienstzweige zu beherrschenden Wissensstoff in leicht faßlicher Darstellung mit Abbildungen enthalten. Der gabier (Takler) muß noch die gesamte Takelung und das Manöver mit Segelschiffen kennen.

Dienst an Bord, Schiffsbetrieb.

Sir R. K. Arbuthnot: „Commander's order book for a Mediterranean battleship", revised and enlarged by N. L. Stanley, ist bei Griffith & Co., London, erschienen (gebunden 2 s 6 d).

Digitized by Google

R. Plunkett: „The modern officer of the watch“ ist in 3. Auflage bei Griffin & Co., Portsmouth (2 s) erschienen.

Ch. Robinson und W. Copeland haben in Knittelversen und entsprechenden farbigen Bildern das Unterseeboot besungen: „The silly submarine“ — London, Blackie & Son (gebunden 1 s).

„Das Fußball-Jahrbuch 1910“ — herausgegeben vom deutschen Fußball-Bund, Selbstverlag Dortmund — wird erwähnt, weil es einen Bericht von Georg P. Blaschke, Kiel: „Der Fußballsport in der deutschen Kriegsmarine“ enthält (1 ℳ).

W. v. Trotha gibt in „Sport und Spiele an Bord“ — (Miniatur-Bibliothek für Sport und Spiel) Leipzig, Grethlein & Co. (gebunden 1,20 ℳ) — eine Anleitung für die Ausübung gesundheitsfördernder Übungen und Unterhaltungsspiele auf Passagierdampfern.

Die Enthaltsamkeitsbewegung in unserer Marine zu fördern bestimmt ist die Veröffentlichung einer vor den Fähnrichen zur See der Marineschule gehaltenen Rede des Rechtsanwalts Bartning-Hamburg: „Enthaltsamkeit in der Marine“ — Hamburg, Deutschlands Großloge der J. O. G. T. (0,15 ℳ).

Ein ausführlicher lehrreicher Bericht über die Verwaltungsmaßnahmen auf der Reise der U. S. Atlantischen Flotte um die Welt, die Beschaffung von Betriebsmitteln und der Schiffsverpflegung ist dem Senat vorgelegt und in der Government printing office, Washington gedruckt: Report of pay-inspector Samuel McGowan U. S. N. Fleetpaymaster: „Operations of pay department of the Atlantic fleet on cruise around the world“.

Küstenverteidigung.

W. Baker Brown: „History of submarine mining in the british army“ — Chatam, W. & J. Mackay & Co. (gebunden 8 s) —. Nachdem die unterseeische Minenverteidigung seit 1905 von dem Heer an die Marine übergegangen ist, hat der Verfasser in dienstlichem Auftrage und mit solcher Unterstützung eine Geschichte des englischen Seeminenkorps geschrieben, die wegen der naturgemäßen Behandlung der Entwicklung des Seeminenwesens allgemeines Interesse bietet.

F. T. Hines und F. W. Ward: „The service of coast artillery“ — New York, Goodenough & Woglorn Co. (gebunden 21 ℳ) — soll den Miliz-Küstenartilleristen als Lehrbuch für ihren Dienst dienen und umfaßt die gesamte artilleristische Verteidigung.

„Instructions for practice seaward. Royal garrison artillery, coast defences 1910—1911“ — London, Wymam & Sons (3 d).

Die Kauffahrtei.

Allgemein, Geschichte.

„Probleme der Weltwirtschaft“, Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, herausgegeben von Prof. Dr. Bernhard Harms; als erste Schrift ist bei G. Fischer, Jena eine eingehende Abhandlung erschienen: W. Scholz, „Die Stellung der Segelschiffahrt zur Weltwirtschaft und Technik“

Digitized by Google

(16 ℳ). Der Verfasser kommt zu dem Schluß, daß die großen Stahlsegler und die kleinen Küstensegler im Weltverkehr nicht zu entbehren sind.

W. Laeiß †: „Technik und Wirtschaftlichkeit im Schiffahrtsbetriebe (Abhandlung des staatswissenschaftlichen Seminars zu Jena, herausgegeben von J. Pierstorff, 9. Bd., 2. Heft) — Jena, G. Fischer (3 ℳ) — stellt den Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Technik im 19. Jahrhundert und der Weltwirtschaft, Handel und Verkehr dar.

Der Leipziger Schulbilderverlag von F. E. Wachsmuth, Leipzig, hat eine technologische Wandtafel „Schiff im Dock" nebst Erläuterungstafel (3,60 ℳ) herausgegeben, das einen Handelsdampfer im Schwimmdock darstellt und für den Anschauungsunterricht sehr geeignet ist.

G. Lecarpentier: „Commerce maritime et marine marchande" — Paris (2 fr.) — behandelt die Geschichte des Seehandels, seine Wege, seine Schiffe, die Unterstützungspolitik und geht dann auf den Zustand der französischen Handelsflotte und ihrer Häfen ein, im Vergleich mit denen der Hauptseehandelsvölker. Als Anhang sind zwei Abhandlungen über das neue spanische Gesetz für die Handelsschiffahrt und über die bedeutendsten französischen Linienreedereien angefügt.

J. R. Spears: „The story of the american mercantile marine" — New York, The Macmillan Company (gebunden 6 s 7 d) —. Der bekannte Marinegeschichtsschreiber gibt hier einen gedrängten Überblick.

Schiffe und Schiffahrtslinien.

„Illustrierter Führer durch die größten Dampfer des Norddeutschen Lloyd nebst Beschreibung der Hafenanlagen" — Bremerhaven, F. Morisse (0,30 ℳ) — gibt ein anschauliches Bild.

Von den Verhandlungen und Beschlüssen des Industrierates des K. und K. Handelsministeriums — Wien, Menzsche Buchhandlung — behandelt Heft 23 „Regelung des Schiffahrtsdienstes nach Südamerika" (1,70 ℳ), Heft 24 „Regelung des dalmatinisch-albanesischen Schiffahrtsdienstes" (1,30 ℳ).

In der aus Anlaß des 25jährigen Bestehens der gewerblichen Arbeiterversicherung vom Verbande der deutschen Berufsgenossenschaften herausgegebenen Denkschrift: „Unfallverhütung und Betriebssicherheit" — Berlin, C. Heymann (gebunden 20 ℳ) — ist die Schiffahrt von Schauseil und Anders bearbeitet.

Bemannung.

A. E. Hay: „Our national disgrace" East Ham — Selbstverlag (1 s) —. Der Verfasser, ein Kapitän der englischen Kauffahrtei, schildert auf Grund authentischer Unterlagen die Bemannungsverhältnisse der englischen Kauffahrteischiffe und macht Vorschläge zur Besserung.

A. Pawlowski: „La marine et l'inscription maritime" — Paris, A. Challamel (1,60 fr.) — gibt die Ergebnisse einer Untersuchung über die Wirkung des Gesetzes betreffend die Sicherheit der Seefahrt und die Arbeit an Bord (Seemannsordnung) vom Jahre 1907 auf die französische Reederei, die dahin lauten, daß die Unklarheiten des Gesetzes und der Ausführungsanweisung sehr schädlich für den

Digitized by Google

Dienstbetrieb und die Mannszucht sich erweisen und daß die durch das Gesetz den Reedern auferlegten Lasten durch die Subventionen und Prämien nicht entfernt ausgeglichen würden.

E. Agacino y Martinez: „Manual practico del marino mercante" — Cadiz, F. R. de Silva (gebunden 12,50 ℳ) — ist ein alle einschlägigen Fragen und gesetzlichen Bestimmungen behandelndes Handbuch für die spanischen Kapitäne, Reeder, Konsuln usw.

Häfen und Seeschiffskanäle.

Das ursprünglich von G. D. Urquhart bearbeitete Nachschlagewerk: „Dues and charges on shipping in foreign and colonial ports" ist in 14. Auflage bei G. Philip & Son, London (gebunden 40 s) erschienen.

M. Caradec: „Brest-transit" — Paris (2 fr.) — fordert wegen der Unzulänglichkeit der Hafenanlagen in Havre die Verlegung des Transitverkehrs nach Brest.

Die französische Zeitschrift „Les Annales coloniales", Paris, hat eine Schrift herausgegeben: „Le port de Dakar en 1910" (1,50 fr.), die die Geschichte und den augenblicklichen Stand der bedeutenden Hafenarbeiten an diesem Haupthafen der französischen westafrikanischen Besitzungen und seine Zukunftsaussichten behandelt.

Zu dem vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Werke: „Ports maritimes de la France" sind als Nachträge erschienen: A. Robert und G. de Rouville: „Notice complémentaire sur le port de Cherbourg, modifications survenus de 1876 à 1908", und Wilcotte und Vicaire: „Le port de Brest de 1877 à 1908" — beide Paris, Imprimerie nationale (je 2,75 fr.) — mit der Jahreszahl 1909.

Von dem von der Société scientifique de Bruxelles im eigenen Verlag in Louvain herausgegebenen Werke: „Les ports et leur fonction économique" ist der 5. Band erschienen, der Darstellungen von verschiedenen Bearbeitern enthält von Rouen, Montreal, Seattle und Tacoma, Triest, Fiume, Venedig, den Häfen in Nordostengland nebst einer Arbeit über Venedig im Mittelalter, einem Anhange über die Verwaltung der Häfen und über die Seetransportgewerbe.

H. Olep: „Zur Frage eines Binnenseeweges von Hamburg über Bremen, Emden, Ruhrort nach Köln" — Neuß, R. Noack (1,30 ℳ) — belegt mit strategischen und volkswirtschaftlichen Gründen die Erfordernis, einen für die größten Seeschiffe benutzbaren Küstenkanal von der Elbe bis zum Dollart, der natürlich auch Wilhelmshaven berührt, zu bauen und ihn im Interesse der nationalen Unabhängigkeit des Seeverkehrs vom Auslande (Rheinmündung in holländischem Besitz) bis in die westlichen Industriebezirke fortzuführen.

Binnenschiffahrt und -Kanäle.

E. Bohlen: „Grundzüge der rechtlichen Stellung des Binnenschiffers" — Borna-Leipzig, R. Noske (2 ℳ) — dürfte sich als sehr brauchbares Handbuch für die Beteiligten erweisen.

P. Goehts: „Berlin als Binnenschiffahrtsplatz" (Heft 147 der Staats- und sozialwissenschaftlichen Forschungen von Schmoller und Sering) — Berlin, Duncker

Digitized by Google

& Humblot (7,50 ℳ) — bringt ein übersichtliches Bild des Wasserfrachtverkehrs in Berlin, dem die Hafeneinrichtungen zum Teil nicht gewachsen sind und der an Mangel an Rückfracht krankt.

R. Winter: „Über die wirtschaftlichen Abmessungen der Schiffahrtskanäle und den zweckmäßigen Schiffahrtsbetrieb" (Deutsch-Österreich-Ungarischer Verband für Binnenschiffahrt Nr. XLVIII) — Groß Lichterfelde, A. Troschel (2 ℳ) — kommt nach eingehender Untersuchung zu dem Schluß, daß unter gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen das 600 bis 700 t-Schiff für die Kanalschiffahrt am wirtschaftlichsten, bei sehr entwickeltem Verkehr das 900 t-Schiff, das 500 t-Schiff bildet die untere Grenze; für die Wahl der Schleusen, Einzel-, Doppel-, Schleppschiff-Schleuse gilt, daß letztere wirtschaftlich vorzuziehen ist, wenn der errechnete Anfangsverkehr die Leistungsfähigkeit der Einzelschleuse übersteigt.

O. Meyer hat unter dem Titel „Schiffahrtabgaben II" den 1907 veröffentlichten „Kritische Bemerkungen zu der Petersschen Schrift" solche zum Entwurf eines Reichsgesetzes, die Erhebung von Schiffahrtsabgaben betreffend, folgen lassen, die den Entwurf ablehnen. — Tübingen, J. C. B. Mohr (1,20 ℳ).

Segel- und Rudersport.

„Yachtbau und Yachtsegeln", herausgegeben von der Redaktion der Zeitschrift „Die Yacht", bearbeitet von Prof. E. Kühl, Prof. Th. Vahlen, Schiffbau-Diplomingenieuren P Haentjens und A. Techow, F. Rehfeld, mit Illustrationen von Otto Protzen — Berlin, Dr. Wedekind & Co. (gebunden 15 ℳ) — soll das 1906 erschienene „Seglers Vademecum" und das 1908 erschienene „Yachtsegeln" ersetzen Der erste Band behandelt das Material, das Entwerfen, die Behandlung und die Kosten von Yachten und Booten einschließlich der Kleinsegelei und der Eisyachten sowie die Takelage, der zweite Band gibt alles, was zum Segeln und zur Schiffführung nötig ist und bietet in den 80 Hafenkarten und Vertonungen nebst Segelanweisungen dem Segler alles, was er in der Ost- und Nordsee braucht.

A. Dessauer: „Das Segeln mit kleinen Fahrzeugen", eine leichtfaßliche Anleitung zur Ausübung des Tourensegelns (Miniatur-Bibliothek für Sport und Spiel) — Leipzig, Grethlein & Co. (0,60 ℳ) — eine gute Anleitung für Anfänger.

C. Worth: „Yacht cruising" — London, J. D. Potter (gebunden 7 s 6 d) — gibt Erzählungen und Erfahrungen der von ihm und mehreren Freunden unternommenen Kreuzfahrten auf seegehenden Yachten.

„Führer für Wanderruderei" — herausgegeben im Auftrage des deutschen Ruderverbandes unter Mitwirkung des deutschen Ruderverbandes und der deutschen Rudervereine von O. Ruperti, Berlin, Wassersportverlag (gebunden 6 ℳ) —. Das Werk verdankt einem Beschluß des deutschen Ruderverbandes sein Entstehen und wird durch seine Vollständigkeit, Übersichtlichkeit und guten Karten das Wanderrudern kräftig fördern.

„Braunbecks Sportlexikon, Automobilismus, Motorbootswesen, Luftschiffahrt" — herausgegeben von G. Braunbeck, Berlin (gebunden 20 ℳ) — bringt auch eine Geschichte des Motorbootswesens.

Digitized by Google

Seemannschaft.

G. Fehre: „Seemännische Handarbeiten" — Hamburg, Green & Krause (1,40 ℳ) — enthält gute klare bildliche Darstellung des Tauwerks, der Knoten, Splisse und sonstigen Taklerarbeiten, deren Erläuterungen und eine Tragfähigkeitstabelle für Draht- und Hanftau.

D. Reimers: „Für die Praxis, Tafeln zur schnellen Berechnung von Entfernungen (Distanzen), Reisedauer, stündlicher Fahrt, Durchschnittsfahrt, Bedarf und Verbrauch an Kohlen usw." — Hamburg, R. A. Wilhelm Meyer (gebunden 2,50 ℳ) — dürfte sich seiner praktischen Einrichtung halber für die Praxis sehr empfehlen.

J. Nerén: „Handbok i motorbåts-navigation" — Stockholm, P. A. Norstedt & Köners (gebunden 4 ℳ) —. Ein sehr brauchbares Handbuch für den Motorbootführer, das die Führung und Navigierung des Motorbootes eingehend behandelt, gute Darstellungen zum Seestraßenrecht in Farben und einen Kompaß mit drehbarem Zeiger zur Kursverbesserung enthält.

Das „Manuel du manœuvrier à l'usage des élèves de l'école navale et des aspirants de l'école d'application" — Paris, A. Challamel (12 fr.) — ist neu von einer Kommission von Seeoffizieren des Seekadetten- und Fähnrichs-Schulschiffes bearbeitet und modernisiert.

G. Massenet, J. Vallerey, A. Letalle: „Gréement, manœuvre et conduite du navire à voiles et à vapeur" — Paris, A. Challamel (t I 8 fr.) — ist ein vollständig modernes, für die Verhältnisse der Kauffahrtei bestimmtes Seemannschaftsbuch.

Seestraßenrecht.

A. Budde: „Die Seestraßenordnung, das Schiffstagebuch und andere wichtige Abhandlungen aus der Seemannschaft" — 2., bedeutend erweiterte Auflage, Hamburg, Eckardt & Meßtorff (gebunden 4 ℳ) — bildet in dieser erweiterten Form einen Leitfaden für die Navigationsschüler und ein Nachschlagebuch für den Praktiker. Das Signalisieren auch nach dem Signalverkehrsbuch ist auch aufgenommen.

R. Fuhrmann: „Das Wegerecht der Fischdampfer" — Itzehoe, Selbstverlag (2 ℳ) — stellt die Forderung unbedingten Wegerechts für fischende Dampf- und Segelfahrzeuge auf und begründet sie.

Rigal „Navigation en temps de brume, emploi des signaux phonétiques" — Toulon, Alté (0,80 fr.) — schlägt den Gebrauch von akustischen Nebelsignalen vor, die den vom gebenden Schiff gesteuerten Kurs erkennen lassen und aus je vier kurzen und langen Tönen bestehen.

Signalwesen.

Das „Morsesignal-Taschenbuch" — herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein (gebunden 0,60 ℳ) — ist ein zum Erlernen und Gebrauch der Morsesignale für Fischer sehr geeignetes Büchlein.

F. Ulmer: „Signale in Krieg und Frieden" (Naturwissenschaftliche Bibliothek für Jugend und Volk, herausgegeben von Konrad Höller und Georg Ulmer) — Leipzig, Quelle & Meyer (gebunden 1,80 ℳ) — behandelt in gemeinverständlicher Sprache auch die Signalmittel der Seefahrt, sowohl zur Verständigung als zur Sicherung.

Digitized by Google

D. H. Bernard: „Signalling made easy“ — Glasgow, J. Brown & Son (gebunden 1 s) — behandelt das Signalisieren nach dem internationalen Signalbuch, mit Morse und Winker, entsprechend den Prüfungsanforderungen der Board of Trade,

Browns Signalling: „How to learn the commercial code and all other forms of signalling as required in the B. o. T. examinations, to which is appended the British signal manual comprising a complete signal book for small vessels; Marconi wircless telegraphy explained“ — Glasgow, J. Brown & Son (gebunden 2 s) — eine brauchbare Anleitung zum Signalverkehr für die Kauffahrtei, der wir nichts an die Seite zu setzen haben.

Steuermannskunst.

O. Fulst und H. Meldau: „Nautische Aufgaben“ — 3. Aufl., Hamburg, Eckardt & Meßtorff (gebunden 4,80 ℳ) — zeigt in den Loggeaufgaben geringe Änderungen gegen die früheren.

B. Sellenthin: „Mathematischer Leitfaden mit besonderer Berücksichtigung der Navigation“ ist in 2., umgearbeiteter Auflage bei G. B. Teubner, Leipzig (gebunden 8,40 ℳ) erschienen.

Ch. L. Poor: „Nautical science in its relation to practical navigation together with a study of the tides and tidal currents“ — New York, G. P. Putnam's Sons (gebunden 7 s 6 d) — behandelt in gemeinfaßlicher Sprache die Grundlagen der nautischen Astronomie und ihre Verwertung bei der Standlinienmethode zur Bestimmung des Schiffsortes, der die Herstellung des nautischen Jahrbuches angeschlossen ist. Die Tiden und Tidenströmungen werden nach Vorgang des Dr. Harris als lokale Erscheinungen der einzelnen Weltmeere dargestellt.

P. Fugairon: „La navigation côtière, théorie et pratique“ — Paris, A. Challamel (2 fr.) — setzt die Kenntnis der Instrumente und Seekarte voraus und behandelt die Ortsbestimmung durch Peilungen und Lotungen nach einheitlicher Methode der Standlinie.

G. P. di Melito: La retta d'altezza ed altri calcoli di astronomia nautica“ — Livorno, R. Giusti (3,50 Lire) — will den Kapitänen der Handelsschiffe die Höhenmethode zur Ortsbestimmung auf See geläufiger machen.

Den Kompaß, seine Kompensation und Theorie behandeln:

H. Meldau: „Kleines Kompaßlexikon“ — Hamburg, Eckardt & Meßtorff (3,75 ℳ) —, das als Nachschlagebuch durch seine genauen Angaben sehr empfehlenswert ist.

C. Morel: „Compensation des compas liquides“ — Paris, R. Chapelot (2 fr.) — tritt für den in der französischen Marine wenig beliebten Fluidkompaß ein.

Le Sort „La conduite des compas, théorie et pratique de la compensation des compas“ — Toulon, Alté (3,50 fr.) — gibt die Theorie des Kompasses und seiner Kompensation, die praktische Ausführung dieser und Anleitung zur Beobachtung des Verhaltens der Kompasse und schließlich einen Vergleich der Fluid- und Thomson-Kompasse und eine kurze Besprechung der Kreiselkompasse.

Der bekannte nautische Schriftsteller A. Schück hat mit vielem Fleiß zusammengestellt, bildlich dargestellt, erläutert und im Selbstverlag herausgegeben: „Alte Schiffskompasse und Kompaßteile im Besitz Hamburger Staatsanstalten“ (5 ℳ).

Digitized by Google

Nautische Instrumente.

M. Wolf: „Zur Ortsbestimmung im Luftschiff" (Sitz. Ber. d. Heidelberger Akademie der Wissenschaften, Stiftung Heinrich Lanz. Jahrg. 1910, 26. Abhandl.) — Heidelberg, C. Winter (0,40 ℳ) — gibt eine Methode zur Ortsbestimmung mit Hilfe des nach seinen Angaben auszugestaltenden Äquatorials an, die ohne Rechnung ausführbar und auch für die Seefahrt verwendbar ist.

L. Favé: „Le point sans l'horizon de la mer. Horizon gyroscopique de l'amiral Fleuriais, modèle de Mrss. Pouthus et Therrode" — Paris, R. Chapelot & Cie. (2,50 fr.) — gibt eine Beschreibung, die Theorie und die Ergebnisse der praktischen Erprobung des neuesten Modells des Fleuriaisschen Kreisel-sextanten.

Nautische Tafeln.

Domke: „Nautische, astronomische und logarithmische Tafeln" sind in 11. Auflage in R. v. Deckers Verlag, Berlin (10 ℳ) erschienen.

E. Matthies: „Nautische Tafeln für die Nord- und Ostsee und den Englischen Kanal" sind in 2., verbesserter und vermehrter Auflage bei W. Haynal, Emden und Borkum, erschienen. Mit Azimuttafel ist der Preis für den gebundenen Abdruck 8 ℳ, ohne Azimuttafel 4 ℳ.

„Nautische Tafeln", herausgegeben auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts von der Inspektion des Bildungswesens der Marine, sind in 2. Auflage — Kiel, Universitätsbuchhandlung Paul Toeche — erschienen. Es sind einzelne im neuen Nautischen Jahrbuch fortfallende Tafeln neu aufgenommen, die Produkttafel mit dem sinus der Kompaßstriche ist fortgelassen, die Tafel der Mittagsverbesserung auf drei Dezimalstellen verkürzt. Im Anhang ist ein Besteckbeispiel nach dem neuen nautischen Berechnungsbuch durchgeführt (5 ℳ).

J. W. Atherton: „Table of meridional parts for the terrestrial spheroid compression 1 : 293,465 published by order of the Lords of the Admiralty" — London, J. D. Potter (9 d).

F. Ball: „Altitude tables computed for intervals of four minutes between the parallels of latitude 0° and 30° and parallels of declination 0° and 24° designed for the determination of the position-line at all hour angles without logarithmic computation" ist bereits in 2. Auflage bei J. D. Potter, London (gebunden 15 s) erschienen. Sie ist vermehrt durch eine Koppeltafel, Tafel zu der Gesamtbeschickung, der Acceleration und des Azimuts bis 80°, so daß sie jetzt mit dem Jahrbuch zu allen Rechnungen innerhalb der durch die Gestirnsdeklination beschränkten Grenzen genügt. Die Methode des Leutnant Radler de Aquino zum Finden der angenommenen Länge hat der Verfasser angenommen.

Radler de Aquino: „Altitude and azimuth tables for facilitating the determination of lines of position and geographical position at sea" — London, J. D. Potter (gebunden 10 s 6 d) —. Der Verfasser, brasilianischer Seeoffizier, ist schon in einigen selbständigen Schriften und in Aufsätzen in Fachzeitschriften für die Anwendung der Methode St. Hilaire für die Ortsbestimmung auf See eingetreten und gibt nun eine kurze, Einschaltungen unnötig machende Tafel zu ihrer praktischen Lösung. Die Tafel gestattet auch die Lösung aller Aufgaben des Poldreiecks. Für die

Digitized by Google

Anwendung der Höhenstandlinienmethode dürfte sie diejenige sein, die die schnellste Rechnung ohne Logarithmen ermöglicht.

Erst jetzt wird das umfangreiche, 364 Seiten umfassende, vom U. S. Hydrographic Institute, Washington Government printing office im Jahre 1909 herausgegebene Werk bekannt: „Star identification tables, giving simultaneous values of declination and hour angle for values of latitude, altitude and azimut ranging from 0° to 88° in latitude and altitude and 0° to 180° in azimut", das die ausführlichste Tafel dieser Art zur Auffindung des Namens eines unbekannten beobachteten Sterns ist.

Küstenvermessung, Seekarten, Handbücher.

St. V. S. C. Messum „Hydrographic surveying: elementary, for beginners: seamen and others" — London, Ch. Griffin & Co. (gebunden 12 s) —. Der Verfasser behandelt die Instrumente, ihre Theorie und Handhabung, um jeden Seemann zur Vornahme von Vermessungsarbeiten zu befähigen, wie sie das Festlegen in der Karte nicht verzeichneter Untiefen usw. erfordern.

Reichs-Marine-Amt: „Verzeichnis der vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen deutschen Admiralitätskarten und nautischen Bücher" — Berlin, D. Reimer.

Reichs-Marine-Amt: „Katalog, enthaltend die auf den Kaiserlichen Werften vorrätigen Seekarten und nautischen Bücher" — Berlin 1910.

Kaiserliche Marine, Deutsche Seewarte: „Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean" — 3. Aufl., Hamburg, L. Friederichsen & Co. (gebunden 20 ℳ).

Meereskunde und -forschung.

Zu dem vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen, im vorigen Jahresbericht angeführten Werk: „Forschungsreise S. M. S. „Planet" 1906/07" — Berlin, R. Sigismund — ist nachzutragen: IV. Band: „Biologie" von Dr. Gräf, Marine-Stabsarzt.

„Meereskunde", Sammlung volkstümlicher Vorträge zum Verständnis der nationalen Bedeutung von Meer und Seewesen, herausgegeben vom Institut für Meereskunde — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (Heft 0,50 ℳ) bringt im 4. Jahrgang:

Heft 1. A. Penck: „Der Hafen von Neu York".
Heft 2. P. Dinse: „Der Seeraub".
Heft 3. Fr. Schulze: „Lübeck, sein Hafen, seine Wasserstraßen".
Heft 4. A. Eulenburg: „Die Heilkräfte des Meeres".
Heft 5. B. Wenke: „Gefiederte Bewohner des Meeres: 1. Vögel des nordatlantischen Ozeans".
Heft 6. R. Wittmer: „Kriegschiffbesatzungen in Vergangenheit und Gegenwart".
Heft 7. W. Vogel: „Eine Wanderung durch altniederländische Seestädte".
Heft 8. R. Lütgens: „Auf einem Segler um Kap Horn".
Heft 9. P. Neubaur: „Der Suez-Kanal".
Heft 10. G. Thierry: „Die freie Hansestadt Bremen, ihre Hafenanlagen und Verbindungen mit der See und dem Hinterlande".
Heft 11. E. Kohlschütter: „Nautische Vermessungen".
Heft 12. G. W. v. Zahn: „Eine Ozeanfahrt IV. Der Sicherheitsdienst an Bord".

Digitized by Google

Von dem im Auftrage des Reichsamts des Innern von Carl Chun herausgegebenen Werke: „Wissenschaftliche Ergebnisse der deutschen Tiefsee-Expedition auf dem Dampfer »Valdivia« 1898 bis 1899" — Jena, G. Fischer — ist erschienen:

18. Band: L. Chun, „Die Cephalopoden". 1. Teil: „Oegopsida", Text und Altlas.

19. Band, 4. Heft: H. Mast, „Die Astrosphoriden".

Von „Wissenschaftliche Meeresuntersuchungen", herausgegeben von der Kommission zur wissenschaftlichen Untersuchung der deutschen Meere in Kiel und der biologischen Anstalt auf Helgoland, ist bei Lipsius & Tischer, Kiel und Leipzig erschienen:

Neue Folge, Zehnter Band: „Abteilung Helgoland".

" " Elfter Band: „Abteilung Kiel".

A. Nathanson: „Tier- und Pflanzenleben des Meeres" („Wissenschaft und Bildung") — Quelle & Meyn, Leipzig (gebunden 1,25 ℳ) — schildert die Lebensbedingungen der Tiere und Pflanzen des Meeres und die Art, wie sie sich ihnen anpassen, wobei naturgemäß die physikalischen und chemischen Eigenschaften des Meeres erörtert werden.

Von dem großen Werke: „Deutsche Südpolar-Expedition 1901 bis 1903" im Auftrage des Reichsamts des Innern herausgegeben von E. v. Drygalski erschien bei G. Reimer, Berlin:

II. Band. Geographie und Geologie:

Heft 6: E. Philippi: „Die Grundproben der deutschen Südpolar-Expedition".

XI. Band: Zoologie. III. Band:

Heft 4: E. van Höffen: „Die Hydroiden der deutschen Südpolar-Expedition".
H. Laackmann: „Die Tintinnodeen der deutschen Südpolar-Expedition".

Heft 5: G. Stewardson Brady: „Die marinen Kopepoden: 1. Über die Kopepoden der Stämme Harpacticoide, cyclopoida, notodelphioxida und calipoida.

XII. Band: Zoologie. IV. Band:

Heft 1: F. E. Schulze und R. Kirkpatrick: „Die Hexactinelliden der deutschen Südpolar-Expedition".
F. Perx: „Die Steinkorallen der deutschen Südpolar-Expedition".
G. Laackmann: „Zur Kenntnis der heterotrusen Infusoriengattung Folliculena Lamarck.

Heft 2: J. Broman und F. Ask: „Untersuchungen über die Embryonal-Entwicklung der Pinipedia".

Heft 3: H. Simroth: „Die Landschnecken der deutschen Südpolar-Expedition".

A. C. Reichardt: „Hydrographische Beobachtungen bei Helgoland in den Jahren 1893 bis 1908" bildet den 16. Band der Arbeiten der deutschen wissenschaftlichen Kommission für die internationale Meeresforschung. B. Aus der Biologischen Anstalt auf Helgoland.

Der dritte Band des „Lehrbuch der technischen Physik" von Hans Lorenz, „Technische Hydromechanik" — München und Berlin, R. Oldenbourg (14 ℳ) — behandelt auch die Theorie der Gezeiten.

Digitized by Google

G. Schott: „Physische Meereskunde" (Sammlung Göschen) — Leipzig, G. J. Göschensche Verlagshandlung (gebunden 0,60 ℳ) — ist in 2. verbesserter Auflage erschienen.

E. A. Roßmäßler: „Der Mensch und das Weltmeer" (Natur-Bibliothek, herausgegeben von R. G. Francé, Nr. 8) — Leipzig, Th. Thomas (0,25 ℳ). — Der Wiederabdruck dieser vorzüglichen, die Grundlagen der Seemacht behandelnden, vor reichlich 60 Jahren zuerst erschienenen Abhandlung des bekannten Naturforschers ist freudig zu begrüßen, um so mehr als der billige Preis ihr die sehr zu wünschende weite Verbreitung im deutschen Volke sichern dürfte.

V. Cornish: „Waves of the sea and other water waves" — London, Fisher-Unwin (gebunden 10 s) — bringt die Ergebnisse der eingehenden Beobachtungen des Verfassers über die Wellenbewegung im offenen Meer, an den Küsten und in Flußmündungen (Bore), die in erster Linie für den Wasserbaumeister, dann aber auch für den Schiffbauer wertvoll sind.

Der Conseil permanent international pour l'exploration de la mer veröffentlichte bei A. F. Høst & Sohn, Kopenhagen:

„Rapport et procès-verbaux des réunions", vol. XII., juillet 1908—juillet 1909.

„Bulletin statistique des pêches maritimes des pays du nord de l'Europe". rédigé par H. M. Kyle, vol. IV pour l'année 1907.

„Bulletin hydrographique 1908—1909 juillet".

Publications de circonstance:

Nr. 48. „Catalogue des espèces de plantes et d'animaux observées dans le plankton receuilli pendant les expéditions périodiques depuis le mois d'août 1905 jusqu'au mois de mai 1908", réd. par C. H. Ostenfeld & Co., Wesenberg-Lund 1909.

Nr. 49. V. W. Ekman: „Tabellen für Meerwasser unter Druck".

Nr. 50. M. Knudsen: „Ein Wasserschöpfer zur Benutzung während der Fahrt des Schiffes". 1909.

Nr. 51. J. P. Jacobsen: „Der Libellenstrommesser". 1909.

Nr. 52. J. Gehrke: „Beiträge zur Hydrographie des Ostseebassins".

Nr. 53. J. Hjort: „Report on herring-investigations until January 1910".

Nr. 54. J. Arwidson: „Zur Kenntnis des Lebensgeschichte der jungen Lachse in den Flüssen vor der Hinabwanderung ins Meer".

Nr. 55 E. Ruppin: „Bericht über das Verhältnis der Cl-, SO_5- und σ_0-Werte in einer Reihe von 14 verschiedenen Meerwasserproben gemäß den in den Laboratorien zu Helsingfors, Kiel, Kristiania, Monaco und Nancy erhaltenen Resultaten.

E. Mazelle: „Meteorologia ed oceanografia" — Triest, M. Quidde (gebunden 5 Kronen) — ist in zweiter, umgearbeiteter Auflage als Lehrbuch der Seefahrtsschulen erschienen. Das Buch bringt, durch gute Abbildungen erläutert, die Instrumente, die Beobachtungsmethoden und wissenschaftlichen Grundlagen der Wetter- und Meereskunde und ihre Verwertung in der praktischen Seefahrt.

Digitized by Google

Polarforschung.

A. Bürger: „Karl Weyprecht, ein deutscher Nordpolfahrer" („Aufwärts", herausgegeben von G. Volk, Nr. 11) — Frankfurt a. M., E. Grieher (0,30 ℳ) — beruht auf bisher ungedruckten Briefen und Tagebüchern.

O. Janke: „Nordpolfahrten" — W. Weicher, Berlin (2,20 ℳ) — gibt kurze Darstellungen der Erforschungsunternehmungen im Nordpolargebiet.

R. E. Peary: „Die Entdeckung des Nordpols", mit einem Geleitwort von Theodore Roosevelt. Deutsche autorisierte Übersetzung von R. Uhl — Berlin, W. Süsserott (gebunden 15 ℳ) — schildert die letzte erfolgreiche Forschungsreise des bekannten amerikanischen Polarforschers.

„Expédition antartique Belge". Résultats du voyage du S. Y. „Belgica" en 1897—1898—1899 sous le commandement de A. de Gerlache de Gomery. Rapports scientifiques publiés aux frais du Gouvernement Belge sous la direction de la commission de la „Belgica":

Océanographie: H. Arctowski: „Les glaces, glace de mer et banquises".

Géologie: A. Pelikan: „Petrographische Untersuchung der Gesteinsproben". I. Teil.

A. Gilkinit: „Quelques plantes fossiles des terres Magellaniques".

Zoologie: H. J. Hansen: „Schizopoda and cumarea".

Botanique: H. van Heurck: „Diatomées".

Wetterkunde.

Von J. Hann: „Handbuch der Klimatologie", in dritter, wesentlich umgearbeiteter und vermehrter Auflage — Stuttgart, J. Engelhorn — erschien Bd. II: „Klimatographie", I. Teil: „Klima der Tropenzone" (14 ℳ).

L. Weber: „Wind und Wetter" (aus „Natur und Geisteswelt", 55. Bändchen) — Leipzig, B. G. Teubner (gebunden 1,25 ℳ) — ist in zweiter, nachgesehener Auflage erschienen.

Schiffbau.

Das neu erschienene, vom Akademischen Verein „Hütte" E. V. herausgegebene Taschenbuch für Eisenhüttenleute „Hütte" — Berlin, W. Ernst & Sohn (gebunden 15 ℳ) — wird auch über die Kreise der Hütteningenieure hinaus begrüßt werden.

F. M. Feldhaus: „Ruhmesblätter der Technik von der Urerfindung bis zur Gegenwart" — Leipzig, F. Brandstetter (8 ℳ) — bietet auch für den Seeoffizier, Schiffbauer, Maschineningenieur viel Wissenswertes.

Der III. Band des „Lehrbuchs der technischen Physik" von Prof. Dr. Hans Lorenz — München und Berlin, R. Oldenbourg (14 ℳ): „Technische Hydromechanik" behandelt u. a. die Theorie der Kreiselpumpen, Turbinen, Propeller, des Schiffswiderstandes, die Verminderung der Rollbewegung von Schiffen durch Kreiselwirkung usw.

A. Föppl: „Vorlesungen über technische Mechanik", 6. Band: „Die wichtigsten Lehren der höheren Dynamik" — Leipzig, B. G. Teubner — behandelt u. a. die

Digitized by Google

Schlicschen Schiffskreisel, den Kreiselkompaß, den Geradlaufkreisel im Torpedo, die Strömungen in Flüssigkeiten, Wellenbewegung und die Tidenwelle.

Johows: „Hilfsbuch für den Schiffbau" ist in dritter, neubearbeiteter und ergänzter Auflage von E. Krieger bei J. Springer, Berlin (gebunden 24 ℳ) erschienen. Der erste Abschnitt, „allgemeine Hilfsmittel", ist namentlich zugunsten des zweiten, „Schiffbau", wesentlich verkürzt, im dritten, „gesetzliche Bestimmungen und andere Vorschriften", sind diese in ihrer neuesten Fassung angeführt. Der „Schiffbau" enthält im theoretischen Teil das Ergebnis der neuesten Untersuchungen auf diesem Gebiete.

H. Herter: „Schiffbau" („Bibliothek der gesamten Technik", 156. Band) — Hannover, Dr. M. Jänecke (gebunden 4,60 ℳ) — stellt sich als Einführung in den Schiffbau dar und wird daher auch Seeleuten und Maschinisten nützlich sein.

F. Horn: „Die dynamischen Wirkungen der Wellenbewegung auf die Längsbeanspruchung des Schiffskörpers" — Berlin, J. Springer (3 ℳ) — behandelt diese wichtige, noch ziemlich ungeklärte Frage eingehend nach theoretischer Erläuterung an einem Beispiel.

E. Müller: „Eisenschiffbau" — Leipzig und Berlin, B. G. Teubner (6,50 ℳ) — soll als Leitfaden der Fachschulen für Schiff- und Schiffsmaschinenbau und der Seefahrt- und Seemaschinistenschulen dienen und bringt in verständlicher Weise das Notwendige und Wissenswerte aus dem Gebiet mit guten Abbildungen zum Ausdruck, so daß das Buch auch dem Reeder und weiteren Kreisen zur Belehrung nützlich sein dürfte. Ein allgemeiner Überblick über die theoretischen Probleme des Schiffbaues und die gebräuchlichen Lösungen bildet die Einleitung.

G. Neudeck, B. Schulz, N. Blochmann: „Der moderne Schiffbau" — Leipzig, B. G. Teubner (15 ℳ) — soll ein Buch im Sinne von Seatons: „A manual of marine engineering" sein und eingehend alle Zweige des Schiff-, Maschinen- und Hilfsmaschinenbaues behandeln. Zunächst liegt der von B. Schulz bearbeitete 2. Teil „Kessel und Hauptmaschinen, ihre geschichtliche Entwicklung, Theorie, Bauausführung sowie Behandlung in und außer Betrieb" vor, der einen guten Überblick über das Gebiet gewährt und einen umfassenden Literaturnachweis bringt.

J. Neumann: „Die deutsche Schiffbauindustrie", eine Darstellung der volkswirtschaftlichen Bedeutung ihrer technischen Entwicklung — Leipzig, W. Klinkhardt (4,50 ℳ) („Technisch-volkswirtschaftliche Monographie", Bd. 12) — will die in dem grundlegenden Werk von Schwarz und v. Halle offengebliebene Lücke füllen, indem er die Einflüsse der technischen und der ökonomischen Entwicklung aufeinander klarstellt.

Das bekannte, vom Standpunkte des Seeoffiziers geschriebene Schiffbauhandbuch von E. L. Atwood: „Warships, a textbook on the construction, protection, stability, turning, etc. of war vessels" ist mit einigen Neuerungen in 4. Auflage bei Longmans, Green & Co., London (gebunden 10 s 6 d) erschienen.

R. A. Fletcher: „Steam-ships, the story of their development to the present day" — London, Sidgwick & Jackson (gebunden 16 s) — ist ein Gegenstück zu dem im Jahre 1909 im gleichen Verlag erschienenen: „Sailing-ships and their story" von K. Chatterton; er behandelt sowohl die maschinen- als die schiffbauliche Entwicklung.

Digitized by Google

F. H. Mason: „The book of British ships“ — London, H. Frowde (gebunden 5 s) — bildet eine allgemein verständliche, durch gute Bilder erläuterte Beschreibung der einzelnen Schiffstypen und ihrer Entwicklung und gibt einen guten Überblick über die Schiffe der Marine, der Kauffahrtei und der Seefischerei.

D. W. Taylor: „The speed aud power of ships“, a manual of marine propulsion — New York, J. Witey & Sons (gebunden 34 ℳ). — Der Verfasser, der lange Jahre die Modell-Versuchsanstalt der Vereinigten Staaten-Marine leitete, gibt hier die Ergebnisse seiner Untersuchungen über Schiffswiderstand theoretisch für die Verwertung in der Praxis.

Das bekannte „Naval architects and shipbuilders pocket-book of formulae, rules and tables, aud marine engineers and surveyors handy book of reference“ von Clement Mackrow ist in 10. Auflage bei C. Lockwood & Son, London (gebunden 12 s 6 d) als im wesentlichen unveränderter Abdruck der neubearbeiteten 8. Auflage erschienen.

L. E. Bertin: „La marine moderne“, ancienne histoire et questions neuves — Paris, E. Flammarion (3,50 fr.). — Der bekannte frühere Chefkonstrukteur der französischen Marine behandelt hier eingehend die wirtschaftlichen, nautischen, militärischen, technischen Grundlagen des Handels- und Kriegschiffbaues und eingehend die Anforderungen an die einzelnen Typen der Kriegschiffe und ihre technische Lösung. Ein Schlußwort mahnt Frankreich, alle Kräfte zur Erhaltung seiner Handelsflotte als Grundlage der Kriegsflotte einzusetzen.

E. Frigeri: „Corso di costruzione navale“ — Mailand, U. Hoepli (15 Lire) — ist ein Lehr- und Handbuch des Schiffbaues von berufener Feder. Der Verfasser ist Schiffbaudirektor der italienischen Marine und Lehrer an der polytechnischen Schule in Neapel.

Schiffsmaschinenbau und -betrieb.

G. Bauer: „Berechnung und Konstruktion der Schiffsmaschinen und -kessel“ ist in 4., unveränderter Auflage bei R. Oldenbourg, München (gebunden 24 ℳ) erschienen.

C. F. Holmboe: „Die Heißdampf-Schiffsmaschine“. Eine Sammlung von Erfahrungsangaben für die Berechnung der Abmessungen und des Dampfverbrauches sowie des Kohlenverbrauches der Schiffsmaschinen für Heißdampfbetrieb — Berlin, W. Ernst & Sohn (3,20 ℳ) — ist als das erste auf praktischer Erfahrung beruhende Werk zu begrüßen auf diesem neuen Gebiet der Ausnutzung des Wasserdampfes zum Schiffsantrieb und geeignet, die Einführung der Heißdampfmaschine als Schiffsmotor zu fördern, deren wirtschaftliche Bedeutung er auch würdigt.

P. Drosne: „Machines marines“ — Paris, O. Doin & Fils (gebunden 5 fr.) — eine elementare Abhandlung der für die Schiffsmaschinenkonstruktion leitenden Grundsätze theoretischer und mechanischer Natur.

J. B. Guilhaumon: „Élements de machines à vapeurs marines“ ist in 4. Auflage, die durch Hinzufügung der Petroleummotoren und elektrischen Maschinen vermehrt ist, bei Berger-Levrault, Paris (6 fr.) erschienen, die Maschinen der Handelsschiffe sind vorzugsweise berücksichtigt.

Digitized by Google

L. Jauch und A. Masméjean: „Cours de machines marines — 2ième partie: Machines alternatives, turbines marines, moteurs à combustion interne“ — Toulon, J. Allé (30 fr.). — Dieser Band schließt sich dem früher erschienenen ersten „Chaudières marines“ an. Die Verfasser, Lehrer an der Marineingenieurschule in Toulon, behandeln eingehend und vergleichend die drei im Wettbewerb stehenden Schiffsmaschinenarten.

G. F. Martorelli: „I motori marini“, 4ª ed. — Turin, S. T. E. N. (gebunden 26 Lire) — behandelt die Kessel, Schiffsmaschinen und Turbinen, Verbrennungsmotoren, Propeller, Hilfsmaschinen. Der Verfasser, Ingenieuroberst der Königlichen Marine, hat das Werk auf Befehl des Marineministers als Lehrbuch für die Marine-Akademie, die Maschinistenschule, die höhere Marineschule und die Seefahrtschulen geschrieben.

Germanischer Lloyd: „Vorschriften für maschinelle Einrichtungen 1910“ — (0,75 ℳ).

„Materialvorschriften 1910“ — Rostock i. M., Adlers Erben (0,75 ℳ).

R. Hahn und P. Pieper: „Der Dampfbetrieb unter besonderer Berücksichtigung der Maschinenanlagen auf Dampfern und das Manövrieren mit Dampfern“, 4. Auflage — Bremen, E. Hampe (gebunden 6,50 ℳ) — soll als Leitfaden für den Unterricht in Schiffsmaschinenkunde auf den Navigationsschulen dienen.

C. Hartmann: „Der Schiffsmaschinen-Dienst“. Ein Handbuch für Fluß- und angehende Seedampfschiffs-Maschinisten sowie zum Gebrauche für Schiffsführer, ist in 12., verbesserter und vermehrter Auflage bei Eckardt & Meßtorff, Hamburg (gebunden 3 ℳ) erschienen.

An bedeutenden Werken, die das Maschinenwesen und seine Grundlagen behandeln, sind anzuführen:

G. Lindner: „Die Maschinenelemente“ — Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt (gebunden 10 ℳ).

H. Dubbel: „Entwerfen und Berechnen der Dampfmaschinen“, 3., umgearbeitete Auflage — Berlin, J. Springer (gebunden 10 ℳ).

R. Schmidt: „Die Kondensation der Dampfmaschinen und Dampfturbinen“ — Berlin, J. Springer (gebunden 5 ℳ).

A. Pohlhausen: „Die Dampfmaschinen (Kolbenmaschinen und Turbinen)“, 3. Auflage — Mittweida, R. Schulze (16 ℳ).

R. Georg: „Der Maschinenbau“. Ein Hand- und Lehrbuch für die Theorie und Praxis des gesamten Maschinenbaues — Leipzig, J. J. Arndt (22 ℳ).

Schiffsturbinen.

Das bekannte grundlegende Werk, A. Stodola: „Die Dampfturbinen“ mit einem Anhang über die Aussichten der Wärmekraftmaschinen und über die Gasturbine ist in 4., umgearbeiteter und erweiterter Auflage bei J. Springer, Berlin (30 ℳ), erschienen, in der namentlich die Schiffsturbine eine eingehendere Behandlung erfuhr.

J. Tissot van Patot: „De Stoomturbine“ — Te Helder, C. de Boer jr. (gebunden 7,80 ℳ) — soll als Lehrbuch am Königl. niederländischen Marine-Institut

Digitized by Google

dienen und behandelt die Grundlagen der Theorie, die wichtigsten Ausführungen und den Gebrauch der Turbinen an Bord.

J. le Guilcher: „Les turbines à vapeur marines" — Paris, A. Challamel (6,50 fr.) — ist das erste französische Werk über den neuen Motor und seine Behandlung. Im gleichen Verlage veröffentlichte der Verfasser: „Machines et appareils de la marine de commerce" (16 fr.), das als Hand- und Nachschlagebuch dem Seemaschinisten gute Dienste leisten dürfte.

Propeller.

Rabbeno: „Théorie synthétique de l'hélice propulsive" — Paris, Librairie aéronautique (1,50 fr.) — stellt an Hand von Laboratorienversuchen eine neue Theorie über die Schraubenwirkung im Wasser an und gibt kurz die Abweichungen für die Luftschraube.

Schiffskessel.

G. Buchholz und H. Dieckhoff: „Berechnen und Entwerfen der Schiffskessel, unter besonderer Berücksichtigung der Feuerrohr-Schiffskessel" — Berlin, J. Springer (gebunden 12 ℳ). — Nach den Vorträgen des Prof. Dieckhoff an der Technischen Hochschule in Charlottenburg hat Diplom-Ingenieur Buchholz in Gemeinschaft mit dem ersteren und in seinem Sinne dies Lehr- und Handbuch unter Berücksichtigung des Dampfkessel-Gesetzes von 1910 bearbeitet. Wenn auch die allgemeinen Grundlagen die Wasserrohrkessel mit einbeziehen, so beschränkt sich der spezielle Teil doch auf die Feuerrohrkessel, da jene noch in ihrer Ausbildung nicht zum Abschluß gelangt sind.

H. Gaeder: „Die Dampfkessel, Entwurf, Berechnung, Ausführung und Betrieb" — Wiesbaden, O. Gaeder (10 ℳ) — sind in 5. Auflage, einer vollständigen Neubearbeitung, erschienen.

Verbrennungsmotoren.

M. G. Bauer: „Das Motorboot und seine Behandlung" ist in 3., verbesserter und vermehrter Auflage bei R. C. Schmidt & Co., Berlin, erschienen.

Die Redaktion der „Yacht" hat unter Mitarbeit einer Anzahl in der Praxis stehender Herren, die je einzelne Abschnitte bearbeiteten, bei Dr. Wedekind & Co., Berlin (gebunden 8 ℳ), ein Werk herausgegeben: „Motorboote und Bootsmotoren", das allen Anforderungen des gebildeten Laien gerecht wird.

R. Dorcel: „Les hélices de canots automobiles" — Paris, H. Dunod & E. Pinat (3,75 fr.) — gibt die für Konstruktion von Schrauben für Motorboote erforderlichen Rechnungen in gemeinverständlicher Weise.

Elektrotechnik, Seekabel.

Müller: „Leitfaden für den Unterricht in Elektrotechnik an der Marineschule" — Kiel, Selbstverlag — ist vom Verfasser neu bearbeitet worden.

A. Röper: „Die Unterseekabel" („Wirtschafts- und Verwaltungsstudien usw.", herausgegeben von G. Schanz, XXXVIII.) — Leipzig, A. Seufertsche Verlagshand-

Digitized by Google

lung (6 ℳ) — ist eine vollständige Zusammenfassung der geschichtlichen Entwicklung, praktischen Verwertung, technischen Ausführung, volkswirtschaftlichen, politischen, strategischen Bedeutung der Unterseekabel.

C. Aronstein: „Beknopt leerboek der Electrotechniek in verband met hare toepassingen aan boord van schepen" — Helder, C. de Boer jr. (5,50 fl) — soll als Lehrbuch am holländischen Marine-Institut dienen, dürfte aber auch als Nachschlagebuch für Seeoffiziere, Marineingenieure und die Decks- und Maschinenoffiziere der Kauffahrtei brauchbar sein, da es eingehend die Verwendung der Elektrizität an Bord behandelt.

Probefahrten, Werftbetrieb, Schiffsvermessung.

„Report of board on comparative trials of the scout cruisers: Birmingham, Salem, Chester" Washington Government printing office, berichtet ausführlich die Ergebnisse dieser interessanten Vergleichsfahrten.

Organisation, Betrieb, Personal, Rechnungslegung der Kriegswerften behandelt eingehend Wodrig: „Die Organisation der englischen Werften", herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt, Berlin, E. S. Mittler & Sohn, und derselbe: „Die Organisation der Werften der Vereinigten Staaten", herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt, Berlin.

W. Laas: „Die Nettovermessung der Segelschiffe" — Oldenburg i. Gr., G. Stalling (2 ℳ) — bringt Vorschläge für eine gerechtere Vermessung der Segelschiffe im Interesse der Erhaltung der Segelschiffahrt und schlägt internationale Regelung vor.

Unterseeboote.

C. del Proposto: „Bateaux sous-marins à grande vitesse sous l'eau avec un projet de C. Laurenti" — Brüssel, E. & H. Mertens (6 fr.) — setzt das ihm patentierte Verfahren auseinander, einen Einheitsantriebsmotor für Ober- und Unterwasserfahrt zu verwenden.

F. Foreſt: „Sousmarin et submersible à la portée de tout le monde" — Paris, H. Dunod & E. Pinat (12 fr.) — gibt eine kurze Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des Unterseebootes mit vielen Zeichnungen und zwei Plänen, die die inneren Einrichtungen durch Aufklappen erkennen lassen.

Der durch seine Werke über die Unterseeboote bekannte H. Roalhat vergleicht in: „Navigation aërienne et navigation sous-marine, deux faces d'un même projet" — Paris, L. Geisler (3,50 fr.) — die beiden verwandten Fortbewegungsarten durch die Luft und das Wasser.

Materialkunde.

Aufhäuſer: „Vorlesungen über Brennstoffkunde" — Hamburg, Boysen & Maesch (2 ℳ). — Der Verfasser, beeideter Sachverständiger für Brennstoffe zu Hamburg, behandelt die Kohle und ihre Produkte, Koks und Briketts in neuer Weise, vom Allgemeinen zum Speziellen vorgehend und die Gesetzmäßigkeiten ableitend.

Hafenbau.

Das von H. Weise herausgegebene, durch F. Lincke & L. Franzius begründete „Handbuch der Ingenieur-Wissenschaften" in 5 Teilen — Leipzig, W. Engelmann —

Digitized by Google

bringt im IV. Teil „Die Baumaschinen" als ersten Band: „Baggermaschinen, Rammen usw.", bearbeitet von H. Weise und G. Berndt, herausgegeben von H. Weise (24 ℳ).

Seerecht.

G. Wüstendörfer: „Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages — Dresden, O. V. Böhmert (7,50 ℳ).

Im bisher vorliegenden ersten Bande weist der Verfasser nach, daß das gültige Seefrachtrecht veraltet ist und gibt die seewirtschaftlichen Grundlagen für die von ihm befürwortete Rechtsentwicklung.

H. L. Zeller: „Die Assisen von Jerusalem", nach der Handschrift München cod. gall. N. 51 — Berlin, L. Prager (2,50 ℳ) — schließt sich den früheren Ausgaben der alten Seerechtsquellen an, ebenso „Das Seerecht" von Oléron, nach der Handschrift Haag O. 154.

D. Danjon: „Traité de droit maritime" — Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence t. I. Navires, armateurs, équipages (9 fr.) — behandelt das geltende französische Seerecht mit Rückblicken auf die Entwicklung und Vergleichen mit dem Rechte anderer Seestaaten.

A. Friocourt: „Précis de droit maritime commercial et administratif" ist in 4., den neuen Prüfungsanforderungen für Seeschifferpatente entsprechend umgearbeiter Auflage bei A. Challamel, Paris (gebunden 7 fr.), erschienen.

Von dem großen Werke: L. Hennebicqs: „Principes de droit maritime comparé" — Brüssel und Paris, B. Larcier, A. Pedone — ist der zweite Teil: „l'armement t I: le droit général des armements, t II: le patrimoine de mer et les armements spéciaux" (zus. 25 fr.) erschienen.

Seekriegsrecht.

O. Beckenkamp: „Die Kriegskonterbande in der Behandlung des Instituts für internationales Recht und nach der Londoner Erklärung über das Seekriegsrecht" („Abhandlungen aus dem Staats- und Verwaltungsrecht", 21. Heft) — Breslau, M. & G. Marcus (4 ℳ) — zeigt die Abweichungen der Praxis gegenüber den theoretischen Anforderungen.

E. Berg: „Die Seeminen im Kriege nach den Verhandlungen und Beschlüssen der Zweiten Haager Friedenskonferenz" — Frankenthal, L. Göhring & Co. (1,50 ℳ).

K. H. Bernsten: „Das Seekriegsrecht" — Berlin, F. Vahlen (5,40 ℳ) — gibt nach einer geschichtlichen Entwicklung eine klare Darstellung und Erläuterung des geltenden Seekriegsrechts nebst ausführlichem Literaturverzeichnis.

F. D. v. Hansemann: „Die Lehre von der einheitlichen Reise im Rechte der Blockade und Kriegskonterbande, unter besonderer Berücksichtigung des durch die Londoner Seekriegsrechtskonferenz geschaffenen Rechtszustandes" sei wegen der Wichtigkeit des Gegenstandes hier erwähnt, obwohl die Arbeit als Beiheft zur „Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht", herausgegeben von Prof. Dr. J. Kohler und Bd. IV — Breslau, J. U. Kerns Verlag (Max Müller) — erschienen ist.

Digitized by Google

Th. Niemeyer: „Das Seekriegsrecht nach der Londoner Deklaration vom 26. Februar 1909" — Berlin, J. Guttentag (1 ℳ) — bringt eine kurze entwicklungsgeschichtliche und inhaltliche Besprechung.

E. Rocholl: „Die Frage der Minen im Seekrieg auf der Grundlage des Haager Abkommens »über die Legung unterseeischer selbsttätiger Kontaktminen« vom Jahre 1907" (Arbeiten aus dem juristisch-staatswissenschaftlichen Seminar der Universität Marburg, herausgegeben von Dr. W. Schücking, Heft 13) — Marburg a. L., A. Ebel (3,40 ℳ) — gibt eine ausführliche Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der Minenverwendung im Seekrieg und behandelt die Frage ihrer Stellung im Völkerrecht.

T. G. Bowles: „Sea law and sea power as they would be affected by recent proposals; with reasons against those proposals" — London, J. Murray (gebunden 7 s 6 d) — wendet sich gegen das Ergebnis der Londoner Seekriegsrechtskonferenz und will dessen Ratifikation durch England nicht zugeben.

Sir J. Macdonell: „Some plain reasons for immunity from capture of private property at sea" — London, J. Murray (3 d) —. Der Verfasser führt aus, daß erstlich durch die Freigabe des Privateigentums auf See von der Wegnahme durch die Kriegführenden der für die Flottenrüstungen angeführte Grund: Schutz des Seehandels, in Fortfall komme, die Seerüstungen also eingeschränkt werden können, zweitens, daß der Handelskrieg allein die betroffene Nation nicht zur Annahme der Friedensbedingungen des Gegners zwingen könne, und drittens, daß bei dem heutigen Welthandel die Neutralen durch jeden Seekrieg mitbetroffen und schließlich gezwungen würden, zur Aufrechterhaltung ihres Außenhandels einzugreifen.

„Naval war college. International law topics. The declaration of London of february 26, 1909, Washington Government printing office" bringt den Text der Erklärung in französischer und englischer Sprache mit Erläuterung, Begründung, geschichtlicher Ableitung nach den von Prof. Wilson an der Marineakademie gehaltenen Vorträgen.

E. Peillon: „La propriété privée ennemie et le droit de prise maritime" — Paris, A. Pedone (4 fr.) — behandelt die geschichtliche Entwicklung des Prisenrechts und seine durch die Londoner Seekriegsrechtskonferenz festgesetzte Form unter Ausschluß der Behandlung der Neutralen.

F. Rey: „La guerre russo-japonaise au point de vue du droit international" — Paris, A. Pedone —. Erst jetzt folgt dem 1907 erschienenen ersten Teil: „Origines et causes de la guerre" der zweite: „Les belligérents, ouverture des hostilités, théâtre des hostilités, combattants et non-combattants", in dem der Verfasser an der Hand der damals gültigen internationalen Kriegsrechtsbestimmungen das Verhalten der Kriegführenden prüft.

Völkerrecht.

Dr. v. Liszt: „Das Völkerrecht", systematisch dargestellt, ist in 6. Auflage bei O. Häring, Berlin (12 ℳ), erschienen.

T. Baty: „International law" — London, Murray (10 s 6 d) — behandelt die Frage vom philosophischen Standpunkt unter Hinblick auf die mögliche zukünftige Entwicklung der Nationen unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs und des Durchdringens

Digitized by Google

der einzelnen Nation mit stammesfremden Elementen durch Einwanderung und durch die Ausbreitung der sozialen Internationale.

Das bekannte Werk T. J. Lawrence: „The principles of international law" ist in 4. Auflage bei Macmillan & Co., London (gebunden 2 s 6 d) erschienen und stellt sich als eine völlige Neubearbeitung auf Grund der in den 10 Jahren seit Erscheinen der 3. Auflage eingetretenen Entwicklung des Völkerrechts.

G. G. Wilson und G. F. Tucker: „International law" ist in 5. Auflage in New York bei Silver Burdett & Co. (gebunden 12 s 6 d) erschienen, die die Ergebnisse der Haager und Londoner Konferenz berücksichtigt. Der Anteil der Vereinigten Staaten an der Entwicklung des internationalen Rechts wird eingehend behandelt.

A. Alvarez: „Le droit international américain, son fondément, sa nature d'après l'histoire diplomatique des états du Nouveau Monde et leur vie politique et économique" — Paris, A. Pedone (8,80 fr.)

F. Despagnet: „Cours de droit international public" ist in 4., von Ch. de Boeck vollständig durchgesehener, vermehrter und auf die Höhe der Zeit gebrachter Auflage, Paris, „Recueil Sirey" (10 fr.) erschienen.

J. Internoscia hat die Arbeit unternommen, auf Grundlage der Ansichten der Friedensfreunde ein neues Völkerrecht auszuarbeiten und in englischer, französischer und italienischer Sprache herauszugeben. Der an erster Stelle stehende englische Titel lautet: „New code of international law" — The international code company, New York (gebunden 50 fr.) —, das utopistische Ansichten vertritt.

J. Ph. Seaijling: „The Hague peace conferences of 1899 and 1907 the results obtained, the principles applied and the influences felt" — „The Hague", M. Nijhoff (0,75 ℳ) — gibt einen kurzen Überblick des Erreichten.

Schiffs- und Tropen-Gesundheitswesen.

„Sanitätsbericht über die Kaiserlich Deutsche Marine für den Zeitraum vom 1. Oktober 1907 bis 30. September 1908", bearbeitet in der Medizinal-Abteilung des Reichs-Marine-Amts — Berlin, E. S. Mittler & Sohn.

Mit den „Veröffentlichungen aus dem Gebiete des Marine-Sanitätswesens" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn — hat die Medizinal-Abteilung des Reichs-Marine-Amts einen dankenswerten Weg eröffnet, bemerkenswerte Arbeiten aus diesem Gebiete weiteren Kreisen zugänglich zu machen.

Heft 1. Ringel: „Aufgaben des Sanitätsdienstes bei Landungen und bei Expeditionen in tropischen und subtropischen Gegenden" (1 ℳ). Eine erschöpfende Abhandlung, die für die Marineoffiziere und -Beamten viel Wissenswertes enthält.

E. Boutiron: „Hygiène du marin-pêcheur" — Paris, J. B. Baillière & Fils (3,50 fr.) — gibt auch die Beschreibung der Fischerfahrzeuge, den Fischereibetrieb, die persönlichen und rechtlichen Verhältnisse der Fischer.

F. Clair: „La médecine à bord" — Paris, Vigot Frères (gebunden 5 fr.) — legt seine Erfahrungen als Arzt auf Handelsschiffen in diesem von der Académie de Médicine mit einem Preise bedachten Werk nieder.

Dr. Paul Kohlstocks „Ratgeber für die Tropen" ist in 3. Auflage, vermehrt und neu bearbeitet von Dr. Mankiewitz, bei H. Peters, Stettin (gebunden 8 ℳ) erschienen.

Digitized by Google

Das als XXXI. Band der Bibliothek v. Coler—v. Schjerning erschienene „Lehrbuch der Militärhygiene", unter Mitwirkung anderer herausgegeben von H. Bischoff, W. Hoffmann, G. Schwiening — Berlin, A. Hirschwald —, dürfte auch den Marineärzten zu empfehlen sein. Der I. Band: „Wärmeregulierung des Körpers (Luft, Kleidung, Klima), Ernährung" ist von G. Findel und H. Bischoff bearbeitet (7 ℳ).

Kolonialwesen.

„In Südwestafrika gegen die Hereros." Nach den Kriegstagebüchern des Obermatrosen G. Auer bearbeitet von M. Unterbeck. Mit einem Geleitworte des Kommandeurs der Schutztruppen, Oberst v. Glasenapp — Berlin, E. Hoffmann & Co. (4,25 ℳ) — gibt eine schlichte, wahrheitsgetreue Darstellung, die den Mitkämpfern insbesondere willkommen sein wird.

G. Bryce: „The remarkable history of the Hudsons Bay company including that of the french traders of north-western Canada and of the northwest, X Y and Astor fur companies", 3. ed. — London, Sampson Low & Co. (gebunden 10 s 6 d) — umfaßt die Kolonisations-, Forschungs- und Seekriegsgeschichte, die das Dominion of Canada für England schufen.

G. Rumilly: „Étude sur la guerre contre les pirates au Tonkin" — Angoulême, L. Coquemard & Cie. (0,75 fr.) — gibt Anweisungen für den Busch- und Flußkrieg, die auch an anderen Stellen bei Landungen zur Bestrafung Eingeborener mit Nutzen Verwendung finden können.

Die überseeischen Unternehmungen der Mittelmeerstaaten behandeln:

G. G. Guarnieri: „L'ultima impresa coloniale di Fernando I dei Medici — la spedizione di Thornton al Rio Amazone, all' Orenoco, all' isola Trinidad" — Livorno, G. Meucci —. „La Spagna a tempo di Filippo II: Le navigazioni degli Spagnuoli di Castiglia nelle Indie occidentali, e un manuscritto inedito di Orazio della Rena", im gleichen Verlag, die beide auf sorgsamen Quellenstudien beruhen.

Volkswirtschaft, Handel, Verkehr.

Karl Andrees „Geographie des Welthandels", vollständig neu bearbeitet von einer Anzahl von Fachmännern und herausgegeben von F. Heiderich und R. Sieger, eine wirtschaftsgeographische Schilderung der Erde — Frankfurt a. M., G. Keller (gebunden 18 ℳ) — ersetzt das veraltete und vergriffene grundlegende Werk Andrees.

„Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte." Im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins herausgegeben von Dietrich Schäfer — Berlin, K. Curtius.

III. Band. B. Hagedorn: „Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert", beruht durchweg auf Aktenstudium.

IV. Band. A. Püschel: „Das Anwachsen der deutschen Städte in der Zeit der mittelalterlichen Kolonialbewegung."

A. G. Fried: „Pan-Amerika, Entwicklung, Umfang und Bedeutung der panamerikanischen Bewegung (1810—1910)" — Berlin, Maritima (8 ℳ) — gibt einen vollen Überblick im Zusammenhang dieser für die Weiterentwicklung des westlichen Kontinents und seiner Beziehungen zu den anderen Staaten sehr wichtigen Bewegung.

Digitized by Google

In „Verkehrspolitik" von J. Grunzel (Grundriß der Wirtschaftspolitik, V. Band) — Wien und Leipzig, A. Hölder (3 ℳ) — ist Binnen- und Seeschiffahrt nach geschichtlicher Entwicklung, Förderung durch den Staat, Betrieb und Ergebnis gewürdigt.

M. Hafemann: „Das Stapelrecht" — Berlin, Duncker & Humblot (3 ℳ) — ist eine erschöpfende Darstellung vom rechtsgeschichtlichen Standpunkt aus.

W. Neumeister: „Die natürlichen Grundlagen für die Eisenindustrie in Deutschland und den Vereinigten Staaten" (Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen, herausgegeben von G. Schmoller und M. Sering, Heft 150) — Leipzig, Duncker & Humblot (2 ℳ) — kommt als für unsere Schiffbauindustrie von großer Bedeutung in Betracht.

Heerwesen.

Allgemein.

„Mittlers Almanach für das Jahr 1911." Ein Jahrbuch für alle Freunde der deutschen Wehrmacht. Schriftleitung Major Hoppenstedt — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (gebunden 4 ℳ) — will die Bedeutung der deutschen Wehrmacht für das Volksleben, Kultur, Wirtschaft, kurz auf allen Gebieten dartun, eine Jahreschronik geben und auch unterhalten.

Spenser Wilkinson: „War and policy" ist zehn Jahre nach seinem ersten Erscheinen in einer wohlfeileren (7 s 6 d) Neuausgabe bei Constable & Co., London, erschienen. Der Leitgedanke, der sich durch die Abhandlungen zieht, ist der, daß Politik und Krieg eng miteinander verbunden sind und daß der beste Schutz gegen Kriegsgefahr in einer zweckentsprechenden Wehr liegt, die die Gewähr bietet, einen Krieg erfolgreich durchzuführen.

C. W. Robinson: „Canada and Canadian defence, the defensive policy of the Dominion in relation to the character of her frontier, the events of the war of 1812—1814, and her position today" — London, H. Rees (gebunden 6 s) —. Der Verfasser, Generalmajor und früher Lehrer an der Militärakademie in Sandhurst, darf durch seine langjährige dienstliche Verwendung in Kanada als Sachverständiger gelten. Seine aus der Geschichte des Krieges von 1812 bis 1814 abgeleiteten Lehren für die Verteidigung Kanadas zielen auf die Schaffung einer leistungsfähigen, verwendungsbereiten Landmacht hin, die im Verein und Übereinstimmung mit modernen Kriegsmitteln, wie Luftschiffen, Flugzeugen, Minen, die Landesgrenze verteidigen soll.

Heeres- und Kriegsgeschichte.

B. Scharfenort: „Die Königlich Preußische Kriegsakademie 1810 15. Oktober 1910", in dienstlichem Auftrag aus amtlichen Quellen dargestellt — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (6 ℳ) —, gibt die quellenmäßige Geschichte der Bildnerin unserer Heerführer.

v. Lignitz: „Der Japanisch-Russische Krieg". Mit kriegsgeschichtlichen Vergleichen und Betrachtungen über den Krieg — Berlin 1911, E. S. Mittler & Sohn (18 ℳ) — liegt jetzt durch den 4. Teil abgeschlossen vor. Gleichzeitig erschien „Der

Digitized by Google

Russisch-Japanische Krieg". Amtliche Darstellung des russischen Generalstabes. Verfaßt von Frhr. v. Tettau — Berlin, E. S. Mittler & Sohn —, dessen V. Band die Vorgänge in und um Port Arthur behandelt (6 ℳ).

Den amerikanischen Sezessionskrieg, der so viele Beispiele für das Zusammenwirken von Heer und Flotte bietet, behandeln drei Werke:

G. C. Eggleston: „The history of the Confederate war, its causes and conduct; a narrative and critical history". W. Heinemann — New York (15 s) — gibt eine vollständige Geschichte, die die inneren Zusammenhänge auf den verschiedenen Kriegstheatern nachweist: J. Formby: „The American Civil war, a concise history of its causes, progress and results" — London, J. Murray (18 s) — ermöglicht den allgemeinen Überblick und gleichzeitig die Verfolgung der einzelnen Vorgänge. J. H. Anderson: „American Civil war" — New York, H. Rees (3 s 6 d) — behandelt die Vorgänge auf dem östlichen Kriegsschauplatz.

Strategie und Taktik.

Frhr. v. Falkenhausen: „Der große Krieg der Jetztzeit", eine Studie über Bewegung und Kampf der Massenheere des 20. Jahrhunderts, ist in 2., durchgesehener und verbesserter Auflage bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin (8 ℳ) erschienen und behandelt auch kurz Flotten und Seekrieg.

„The english invasion of Germany." By a French staff officer — London, D. Nutt (1 s) — erwägt die Verwendung eines englischen, 60 000 Mann starken Landungsheeres bei einem Kriege gegen Deutschland.

Schmiedecke: „Die Verkehrsmittel im Kriege" ist in 2., vollständig umgearbeiteter Auflage bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin (7,50 ℳ) erschienen.

Waffenwesen.

C. Cranz: „Lehrbuch der Ballistik" — Leipzig und Berlin, B. G. Teubner —. Von diesem grundlegenden deutschen Werke des bekannten Lehrers an der Militärtechnischen Akademie liegt zunächst vor Band 1: „Äußere Ballistik oder Theorie der Bewegung des Geschosses von der Mündung der Waffe ab bis zum Eindringen in das Ziel", gleichzeitig 2. und vollständig umgearbeitete Auflage des „Kompendiums der theoretischen äußeren Ballistik" (gebunden 20 ℳ) und der 4. Band: „Atlas für Tabellen und Diagramme und photographische Momentaufnahmen" (gebunden 14 ℳ).

Zu R. Wille: „Waffenlehre", 3. Auflage, ist als sechstes Ergänzungsheft „Literatur-Nachweis für 1909" bei R. Eisenschmidt, Berlin (2,40 ℳ) erschienen. Im gleichen Verlage auch „Gebirgs- und Kolonialartillerie" (13 ℳ).

R. Escales: „Die Explosivstoffe mit besonderer Berücksichtigung der neueren Patente" behandelt im 5. Heft „Chloralsprengstoffe" diese ausführlich — Leipzig, Veit & Co. (8 ℳ).

H. Rabozée: „Cours de résistance des matériaux donné à l'école d'application de l'artillerie et du génie de Belgique", in 2. Auflage herausgegeben von G. Leman — Brüssel, Ramlot (30 fr.) —, enthält auch einen Abschnitt über den Widerstand der Geschützrohre.

Digitized by Google

Gerichtswesen.

Auf das in der Sammlung Göschen, Leipzig, erschienene Heft: M. E. Mayer, „Das Disziplinar- und Beschwerderecht für Heer und Marine" (gebunden 0,80 ℳ) sei hier hingewiesen.

G. Dietz: „Die Ehrengerichtsverordnungen, Neufassung 1910" — Rastatt, G. Greiser (gebunden 3,50 ℳ) — erläutert zwar nur die für das Heer gültigen Bestimmungen, dürfte aber auch für die Marine Beachtenswertes bieten.

Das bekannte Büchlein Spohn: „Die Bedeutung, Stellung und Pflichten des Ehrenrats, nebst Würdigung der Tätigkeit des Kommandeurs unter besonderer Berücksichtigung der für die Offiziere des Beurlaubtenstandes maßgebenden Verhältnisse" ist infolge des Neudrucks der A. K. O. über die Ehrengerichte vom 15. Juli 1910 einer Durcharbeitung und Erweiterung unterzogen und in 3. Auflage — Berlin, R. Eisenschmidt (1,50 ℳ) — erschienen.

Die Doktordissertation von G. Marcard: „Das Kündigungsrecht der Militärpersonen, Beamten, Geistlichen und Lehrer an öffentlichen Unterrichtsanstalten nach § 570 B. G. B." — Samter, M. Krueger (1,50 ℳ) — wird hier angeführt wegen des praktischen Nutzens für die Marineangehörigen.

Geographie und Geschichte.

J. Haas: „Frankreich, Land und Staat" — Heidelberg, C. Winter (gebunden 4,20 ℳ) — wird angeführt, da es einen sehr guten treffenden Überblick über die Verhältnisse und die treibenden Kräfte des heutigen Frankreichs einschließlich seiner Wehrmacht gibt.

Dietrich Schäfer: „Deutsche Geschichte" — Jena, G. Fischer (14 ℳ) — will das Verständnis für die Aufgaben und Lebensbedingungen des Deutschen Reiches aus der geschichtlichen Entwicklung heraus erwecken.

Als Nachschlagewerk für Quellen der neueren Geschichte ist zu empfehlen: G. Wolf, „Einführung in das Studium der neueren Geschichte" — Berlin, Weidmannsche Buchhandlung (16 ℳ).

H. Schulz: „Friedrich Christian Herzog zu Schleswig-Holstein" — Stuttgart und Leipzig, Deutsche Verlagsanstalt (6 ℳ) —. Der Lebenslauf des Urgroßvaters unserer Kaiserin wird erwähnt, weil er handelnd bei dem Angriff der Engländer auf Kopenhagen im Jahre 1801 auftrat.

Marine-Wörterbücher.

W. Commers: „Kleines See-Taschenbuch" — Potsdam, A. Stein (0,50 ℳ) — wird allen Besuchern der Wasserkante nützliche Antworten auf ihre Fragen aus dem Gebiete des Seewesens geben.

Endlich, nach fünfjähriger Pause ist das seinerzeit von Dabovich begonnene, von Heinz fortgesetzte seemännisch-technische Wörterbuch: „Nautical technical dictionary for the navy, english, french, german and italian", Vol. II, L — Z — Pola (gebunden 25 Kr.) — zu Ende geführt und damit ein Nachschlagebuch von großer Zuverlässigkeit in den vier Sprachen geschaffen worden.

Digitized by Google

Der X. Band der „Illustrierte technische Wörterbücher", in sechs Sprachen herausgegeben von A. Schlomann — München und Berlin, R. Oldenbourg —: „Motorfahrzeuge" (gebunden 12,50 ℳ) enthält auch die Motorboote.

Zwei französisch-englische seemännische Wörterbücher erschienen gleichzeitig in Paris, A. Challamel:

L. Bataille und D. H. Nash: „Le langage maritime commercial en français et en anglais" (gebunden 5 fr.) von zwei in der Praxis stehenden Schiffskapitänen beider Handelsflotten ist nach rein praktischen Gesichtspunkten aufgestellt.

J. Douay: „Dictionaire des termes de marine anglais-français et français-anglais" (gebunden 4 fr.) von einem Sprachgelehrten, der als früherer Lehrer auf der Seekadettenschule „Borda" die Bedürfnisse des Seeoffiziers kennt.

W. B. Whall: „Shakespear's sea terms explained" — Bristol, J. Arrowsmith (2 s) — führt den Verfasser zu dem Schluß, daß der große Dramatiker alle seemännischen Ausdrücke durchaus richtig angewendet hat.

R. Kron: „Le petit marin, résumé succinet de l'organisation navale et des détails du bord à l'usage de ceux qui désirent connaitre les termes nautiques" ist in zweiter, wesentlich erweiterter Auflage bei Velhagen & Klasing, Bielefeld und Leipzig (gebunden 1,30 ℳ) erschienen.

W. B. Whall: „Ships, sea songs and shanties", harmonised by R. H. Whall, illustrations by Veronica Whall — Glasgow, J. Brown & Son (gebunden 3 s 6 d) — entriß eine Anzahl alter englischer Seemannslieder, wie sie namentlich auf Segelschiffen gesungen wurden, dem Vergessenwerden.

Militärliteraturnachweise.

Der „Nachtrag 1910" zu Otto Liman: „Almanach der Militärliteratur" — Leipzig, F. Engelmann (gebunden 1 ℳ) — bringt die deutsche Militärliteratur 1909/10 in Buch- und Zeitschriftenform einschließlich der Marine und die Bio- und Bibliographie der in den beiden Jahren verstorbenen Schriftsteller.

v. Scharfenort: „Quellenkunde der Kriegswissenschaften für den Zeitraum 1740—1910 nebst Verfasser- und Schlagwortverzeichnis" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (35 ℳ) — ist in dienstlichem Auftrage aus Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Königlichen Kriegsakademie herausgegeben und stellt eine ungemein fleißige, vollständige Arbeit dar, deren Benutzung durch Verfasser- und namentlich Schlagwortverzeichnis sehr erleichtert wird. Die Marine ist nicht berücksichtigt.

Unterhaltungsliteratur.

A. Cramer: „Marinestation Sandby" — Kiel, A. Cordes (4,00 ℳ).

V. Klages: „An fremden Küsten. Seemannspoesie und Prosa" — Meerane, J. Sievers (1,50 ℳ).

W. Dittmar: „Hamburger Hafenbilder" — A. Janssen, Hamburg (2 ℳ).

J. W. Rylander: „Seevolk. Erzählungen aus meinem Seemannsleben", übersetzt von Ottilie v. Harling — Leipzig, G. Merseburger (4,50 ℳ).

V. Laverrenz: „Marine-Humoresken" — Berlin, Kosmos, 2 Bände (je 1 ℳ).

Digitized by Google

G. Binder: „Junge, Junge kannst du lügen!! Seemannshumoresken." Illustriert von E. Wilke — Berlin, Verlag der „Lustigen Blätter" (2 ℳ).

F. Meister: „Das verschollene Schiff" — Leipzig, Abel & Müller (gebunden 3,60 ℳ).

In Max Hesses Volksbücherei sind unter Nr. 579 zwei Gerstäckersche Seenovellen abgedruckt: „Das Wrack", „Der Schiffskapitän" — Leipzig, M. Hesse (0,20 ℳ).

P. Kolbe und C. v. Bredow: „Kriegshelden, drei Lebensbilder großer Männer aus schwerer Zeit" — Leipzig, F. Engelmann (gebunden 3 ℳ) —, enthält auch den Lebensgang Nettelbecks.

Graf Bernstorff: „An Bord des Panzerkreuzers »Yorck« rund um die Erde". Mit Bildern von W. Stöwer — Stuttgart, Union, Deutsche Verlagsgesellschaft (gebunden 6 ℳ).

R. Roehle: „Von Seebären und Landratten an Bord der »Penelope« " — desgl. (gebunden 4,50 ℳ).

F. Gollm: „Das Polarschiff" — desgl. (gebunden 4,50 ℳ).

E. G. Seeliger: „Meerfahrt" — München und Leipzig, G. Müller (gebunden 2 ℳ).

Derselbe: „Top, Sechs heitere Seegeschichten" — desgl. (5,50 ℳ).

B. Kellermann: „Das Meer" — Berlin, S. Fischer (gebunden 5 ℳ).

Stabenow: „Salzwassergeschichten" — Kiel, R. Cordes (2,50 ℳ).

H. Böttcher: „Was ein Schiffsjungen-Tagebuch erzählt" — München, Lese-Verlag (2,50 ℳ).

K. Rode: „Gerd Holsten, ein neuer Robinson" — Stuttgart, Lenz & Müller (gebunden 4,50 ℳ).

Von der „Deutschen Seebücherei" — J. W. Otto Richter, Altenburg-St. Geibel — erschienen: 23. Band (Doppelband): „Wie unsere Kolonien Südwestafrika, Kamerun und Togo erworben wurden". 24. Band (desgl.): „Die Forschungsreise S. M. Korvette »Gazelle«".

G. V. Schumacher: „Liebe und Leben der Lady Hamilton" — Berlin, R. Bong (4 ℳ).

G. Poppert: „Helmut Garringa, eine Geschichte aus unserer Zeit" — Dresden, A. Köhler (1,80 ℳ).

Hans Parlow: „Die Königspalmen" — Graz, E. S. Oehninger (4 ℳ).

J. G. O. Kern: „In Sturm und Not, Bilder aus allen Meeren und Kämpfe mit Wind und Wellen", 4. Aufl. — Leipzig, F. Hirt & Sohn (gebunden 3,00 ℳ).

Meuß, Kapitän zur See z. D.,
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

Digitized by Google

Phot. Stephen Cribb, Southsea

Englischer Panzerkreuzer „Indefatigable".

Länge 169,2 m, Breite 24,4 m, Tiefgang 8,1 m, Deplacement 19050 Tonnen; Turbinen 43000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 25 kn; Armierung: acht 30,5 cm L/50, sechzehn 10,2 cm-SK L/50, fünf Maschinengewehre, zwei 53 cm-Torpedorohre.

Digitized by Google

Ratschläge für die Beschäftigung mit der Seekriegsgeschichte.

Wie aus allen historischen Wissenschaften läßt sich auch aus dem Stoffgebiet der Seekriegsgeschichte Belehrung für eine große Reihe moderner Probleme, Antwort auf verschiedene Fragen herausholen; jede Berufsgruppe wird deshalb mit anderen Absichten an dieses Studium herantreten: Dem Staatsmann werden sich bei der Beschäftigung mit der Seekriegsgeschichte Zusammenhänge der allgemeinen Geschichte klären, der Armeeoffizier wird dabei Vergleiche mit der Landkriegsgeschichte ziehen und sich für das Zusammenwirken, die Nutzbarmachung der Schwesterwaffe bei gemeinsamen Aufgaben besonders interessieren, der Seeoffizier wird die innere Technik des Seekrieges eingehend betrachten, um aus den Erfahrungen der Vergangenheit Fingerzeige und Grundsätze für die Aufgaben der modernen Kriegführung zu gewinnen. Im Nachstehenden sind lediglich diese letzterwähnten Bedürfnisse des Seeoffiziers berücksichtigt, also die beiden Fragen erörtert:

„Welche Ziele soll sich der Seeoffizier beim Studium der Seekriegsgeschichte stecken?"

„Wie lassen sich diese Ziele am besten erreichen?"

Eine Berechtigung, dieses Studium den übrigen Dienstfächern, mit denen sich der Seeoffizier während seiner Aus- und Weiterbildung praktisch und theoretisch zu beschäftigen hat, anzugliedern, wird nur dann anzuerkennen sein, wenn das seekriegsgeschichtliche Studium tatsächlich die praktischen Berufsziele zu fördern vermag. Das kann nun nach zwei Richtungen hin geschehen: Erstens vermittelt dieses Studium eine Reihe von positiven Kenntnissen und Erkenntnissen, die für eine verständnisvolle Ausführung der Berufspflichten wichtig sind, sodann wird dadurch eine geistige Schulung erzielt, die bei Lösung strategischer und taktischer Probleme des Berufslebens als gute Vorbereitung dient.

In erster Linie ist die Seekriegsgeschichte für die Aneignung einer höheren Berufsauffassung von Bedeutung, weil sie die praktischen Berufsfächer zusammenfaßt und eine Übersicht über ihren graduellen Wert gibt. Alle praktischen Friedensübungen, sowohl die Einzelschiffsausbildung als auch die Flottenmanöver, können nicht alle Erfolgselemente in einer dem Ernstfall entsprechenden Weise betonen und vor Augen führen, weil, trivial ausgedrückt, bei der Klarschiffübung der Feind nicht wiederschießt

Digitized by Google

und bei den Gefechtsbildern die Übung aus Friedensrücksichten da abgebrochen werden muß, wo sich im Ernstfall noch wichtige Abschnitte des Entscheidungskampfes anschließen würden. Der personelle Faktor, die gewaltige psychische Wirkung des modernen Granatfeuers und aller anderen in der modernen Seeschlacht zu erwartenden Waffeneffekte lassen sich im Frieden auch nicht annähernd einschätzen. Hier ist offenbar eine Lücke, die der praktische Frontdienst allein nicht schließen kann; sie läßt sich nur ergänzen durch die Betrachtung früherer Seekriege und Seeschlachten, also durch das seekriegsgeschichtliche Studium, das uns alle Momente, die den Enderfolg beeinflussen, vorführt und das Wertverhältnis dieser vielseitigen Erfolgsursachen zueinander erkennen läßt. Durch solche Betrachtungen wird der Geist geschult, unter einer Reihe von beeinflussenden Ursachen den Kernpunkt zu erfassen, eine Gruppierung dieser Ursachen nach ihrer Wichtigkeit vorzunehmen und damit auch bei den praktischen Berufsaufgaben das schnell zu sehen, worauf es ankommt.

Aber noch in einer anderen Weise zeigt die Seekriegsgeschichte, wie wichtig nicht nur das Vorhandensein gewisser Erfolgsunterlagen an sich, sondern der erforderliche Grad dieser Faktoren ist. Im Kriege und in der Schlacht messen zwei Parteien ihre Kräfte ab; daraus folgt, daß diese Kräfte in höchster Anspannung erscheinen, daß es sich bei solchen kriegerischen Ereignissen immer um Höchstleistungen handelt. Aber über das Maß dessen, was unter „Höchstleistung" zu verstehen ist, sind die lediglich auf Friedensübungen basierten Anschauungen oft recht unzureichend, und nur eingehende Beschäftigung mit den seekriegsgeschichtlichen Tatsachen gibt ein zutreffendes Bild von dem, was im Kriege möglich ist und daher erwartet werden muß. Dabei zeigt sich auch, wie groß oft der Einfluß von Nebenumständen aller Art auf den Enderfolg werden kann und wie die Schwäche eines einzigen Kettengliedes in der Reihe der Erfolgsfaktoren oft genügt, den Mißerfolg zu bringen.

Nun fordert allerdings die Nutzbarmachung der seekriegsgeschichtlichen Lehren eine gewisse Denkarbeit; man darf nicht mechanisch Waffenerfolge in einer Schlacht, mag sie der Gegenwart noch so nahe liegen, auf die battle of to-morrow übertragen wollen; das würde voraussichtlich meist schon aus dem Grunde fehlerhaft sein, weil dabei der Einfluß der Überraschung, des Erfolges einer erstmaligen Waffenanwendung unberücksichtigt bliebe. Man wird stets die unmittelbare Erfolgsursache auf einen allgemeiner geformten Satz bringen müssen, der von den jeweiligen Waffen und Nebenumständen abstrahiert; von diesem Grundsatz wird man wieder emporsteigen zu den modernen Waffen- und Typenverhältnissen und die gewonnene Erfahrung sinngemäß anzuwenden versuchen. Wenn also Trafalgar unmittelbar zu dem Erfahrungssatz führt: Damals war es eine der Haupterfolgsursachen, daß der Angriff der ganzen Flotte auf Mitte und Nachhut gerichtet wurde, weil die Vorhut einer beim Wind segelnden Flotte nicht sofort imstande war, sich am Gefecht zu beteiligen, so wird der daraus zu folgernde Grundsatz lauten: Es ist vorteilhaft, mit der ganzen Flotte denjenigen Teil der feindlichen Flotte anzugreifen, der von dem anderen am wenigsten gut unterstützt werden kann. Die Richtigkeit dieses Grundsatzes folgt daraus, daß er nur eine Spezialform des eines Beweises nicht mehr bedürfenden Axioms ist: Es ist vorteilhaft, seine Kraft zu konzentrieren. Wie diese Grundsätze auf die moderne Taktik anzuwenden sein werden, bedarf naturgemäß weiterer Gedankenarbeit und praktischer Versuche.

Digitized by Google

Wenn man ein Beispiel solcher Nutzanwendung seekriegsgeschichtlicher Erfahrungen auf moderne Probleme wünscht, braucht man nur unsere eigene Flottenorganisation, unsere heutigen Typen und unsere taktischen Grundlagen zu betrachten. Die heute jedem geläufige und selbstverständlich scheinende Einteilung des schwimmenden Flottenmaterials in Schlachtschiffe, Aufklärungsschiffe und Nebenkriegschiffe und die Basierung der Taktik auf die einfache Linie wurden tatsächlich durch solche seekriegsgeschichtlichen Abstraktionen gewonnen.

Solche Gedankenarbeit, die aus Tatsachen Grundsätze und aus Grundsätzen wieder taktische und strategische Formen bildet, ist für den auf höhere Berufsauffassung Anspruch machenden Seeoffizier eine notwendige geistige Übung, durch die er die vorhandenen Formen verstehen lernt und zu ihrer schöpferischen Weiterbildung befähigt wird. Die Anregung, die das seekriegsgeschichtliche Studium zu dieser geistigen Übung gibt, ist deshalb ungleich höher zu bewerten, als die rein mechanische Gewinnung positiver Kenntnisse; denn jede neue Situation, die der Offizier zu beurteilen hat, fordert eigene Gedankenarbeit; starre, mechanisch verwertbare Regeln gibt es in der Kriegskunst überhaupt nicht; Rezepte für den Erfolg können daher auch aus der universellsten seekriegsgeschichtlichen Kenntnis nicht herausgeholt werden; was man von verständnisvollem Studium erwarten darf, kann also nur Erleichterung der zur Lösung moderner Berufsprobleme nötigen Gedankenarbeit durch Übung in Behandlung ähnlicher Probleme sein.

Um die vorerwähnte Belehrung und geistige Schulung aus dem seekriegsgeschichtlichen Studium zu gewinnen, bedarf es einer Übersicht über die ganze Seekriegsgeschichte; denn die Universalität der Grundlehren der Seekriegführung wird nur dann überzeugend dargetan, wenn dieselben Grundgesetze in einer Reihe von zeitlich weit getrennten, unter verschiedenen äußeren Umständen und mit verschiedenartigen Waffen und Schiffstypen ausgefochtenen Kriegsereignissen erkannt werden. Auf diese tiefe innere Überzeugung von der Richtigkeit der wenigen Grundsätze der Seekriegführung ist der größte Wert zu legen, weil nur ein völliges Zueigenmachen solcher Maximen im Moment der Entscheidung die Kraft gibt, darauf ein Handeln aufzubauen.

Um diesen Zweck zu erreichen, wird es aber nicht erforderlich sein, alle oder auch nur alle bedeutenderen Seeschlachten und Operationen zu analysieren, sondern es wird genügen, wenn aus jeder Periode einzelne charakteristische Ereignisse herausgegriffen, dann aber so eingehend betrachtet werden, daß alle Einzelheiten, die auf Erfolg und Mißerfolg von Einfluß waren, klar hervortreten und womöglich ihrem Wirkungsgrade nach erkannt werden. Ein solcher Rahmen seekriegsgeschichtlicher Ereignisse, deren Behandlung bei Beginn des Studiums erforderlich, aber auch genügend erscheint, ist nachstehend skizziert.

I. Ruderschiffszeit, 500 v. Chr.*) bis 1600 n. Chr.*)

1. Griechische Seekämpfe.
   a) Perserkriege: Salamis, 480.
   b) Peloponnesischer Krieg: Rhium, I und II, 429.

*) Zahlen für die bessere Einprägung ins Gedächtnis abgerundet.

Digitized by Google

2. Römische Seekämpfe.
   a) Punische Kriege: Mylae, 260, Ecnomus, 256.
   b) Zeit der Bürgerkriege: Veneterschlacht, 56, Aktium, 31.
3. Galeerenkämpfe: Lepanto, 1571.

II. Segelschiffszeit, 1500 bis 1815.

4. Entwicklung des Seewesens im Mittelalter im Mittelmeer und bei den nordischen Völkern: Sluis. (Als Einleitung.)
5. Die spanische Armada, 1588. (Kampf des alten und neuen Systems.)
6. Die drei englisch-holländischen Kriege, 1652 bis 1672:
   Kentish Knock und Dungeneß, als Beispiele von Kämpfen der Gruppentaktik; Viertagesschlacht und Solebay — Linientaktik.
7. Pfälzischer Erbfolgekrieg, 1688 bis 1697: Beachy Head, La Hougue. Tourville und Paul Hostes L'art des Armées Navales. — Höhepunkt französischer Taktik.
8. Spanischer Erbfolgekrieg, 1702 bis 1713: Malaga, als erste Schlacht der Periode der „versteinerten Taktik".
9. Österreichischer Erbfolgekrieg, 1740 bis 1748: Toulon, Ansons und Hawkes Gefechte.
10. Der Siebenjährige Krieg, 1756 bis 1763: Minorka, Quiberon Bay. (Wiederaufleben der Initiative.)
11. Der nordamerikanische Freiheitskrieg, 1775 bis 1783: Ouessant (Vergleich mit Toulon und Minorka); Rodneys westindische Schlachten; Hoods Ankerschlacht bei St. Kitts; Anbahnung der taktischen Blütepériode der englischen Marine); Suffren in Ostindien.
12. Die Periode Nelsons, 1797 bis 1805: St. Vincent, Aboukir, Kopenhagen, Trafalgar.

III. Dampfschiffszeit, 1815 bis jetzt.

13. Der amerikanische Sezessionskrieg, 1861 bis 1865: Farraguts Operationen. (Küsten- und Flußkrieg, der „Anakonda"-Kriegsplan.)
14. Lissa, 1866. (Rammerfolg.)

Sodann die drei modernen Seekriege als Beweis der allgemeinen Gültigkeit der bisher gewonnenen Lehren:

15. Der chinesisch-japanische Krieg, 1894: Yalu-Schlacht.
16. Der spanisch-amerikanische Krieg, 1898: Santiago de Cuba und Cavite.
17. Der russisch-japanische Krieg, 1904/05: Die Operationen um Port Arthur und der Ausbruch der russischen Flotte am 10. August 1904; die Schlacht in der Koreastraße am 14. August 1904 und Tsuschima, 28./29. Mai 1905.
18. Bei den betreffenden Zeitabschnitten: Die drei Hauptperioden der Entwicklungsgeschichte der deutschen Marine (Hansazeit, Zeit des Großen Kurfürsten, Entwicklung von Mitte des 19. Jahrhunderts ab).

Da ein kurzer Abriß der Seekriegsgeschichte, der dem Anfänger eine Übersicht zu geben geeignet wäre, noch nicht existiert, so wird es erforderlich, die Schilderung der vorausgeführten Seekriegsperioden und Seeschlachten größeren Werken zu entnehmen. Abgesehen von den eigentlichen Quellenwerken, wie sie z. B. in den Publikationen der

Digitized by Google

englischen Navy Records Society vorliegen, kommen für den Seeoffizier hauptsächlich vier solche Werke in Betracht: die beiden deutschen seekriegsgeschichtlichen Werke von Rittmeyer und Stenzel, ferner Mahans Werke und allenfalls noch Laird Clowes Royal Navy. Die genannten deutschen Werke sind in dieser Zeitschrift bereits mehrfach ausführlich besprochen (Rittmeyer, Band 1 Januar 1907, Band 2 November 1910; Stenzel, Band 1 April 1907, Band 2 Februar 1910, Band 3 Januar 1911, Band 4 in diesem Heft). Bei Auswahl eines dieser Werke als Lehr- und Nachschlagebuch wird der persönliche Geschmack eine berechtigte Rolle zu spielen haben, berechtigt insofern, als ein Fehlgriff in der Auswahl zusagender Lehrbücher geeignet ist, das ganze Studium ungünstig zu beeinflussen und zu diskreditieren. Das Rittmeyersche Werk berücksichtigt hauptsächlich die Segelschiffszeit, während die Seekriegsgeschichte des Altertums und Mittelalters gewissermaßen als Einleitung in kürzerer Form geschildert ist; die Stenzelsche Geschichte dagegen bringt alle Perioden gleichmäßig zur Darstellung, behandelt sogar das Altertum recht ausführlich, entsprechend der den älteren Seeoffizieren bekannten persönlichen Vorliebe des verstorbenen Verfassers für diesen Seekriegsabschnitt. Auch sonst tritt in dem Stenzelschen Werk die Eigenart des Verfassers schärfer hervor; der jetzige Herausgeber des Werks hat diese persönliche Note wohl zu bewahren gewußt, wenn auch hier und da die Anschauungen durch die moderne Entwicklung des Seekriegswesens überholt worden sind. Dahingegen gibt das Rittmeyersche Werk die Schlachtenschilderungen objektiver und hilft der Anschauung durch Illustrationen von Schiffstypen und Seehelden nach. Beide Werke sind noch im Erscheinen begriffen und ihre Herausgeber beabsichtigen, die Seekriegsgeschichte bis Tsushima fortzuführen.

Mahans Werke werden stets das klassische seekriegsgeschichtliche Werk bleiben; Mahan beginnt sein „Influence of Sea Power“ mit 1660, also dem zweiten englisch-holländischen Krieg, in dem die Kiellinientaktik in ihren Anfängen erscheint. Die beiden Bände über den englisch-amerikanischen Krieg von 1812 sind mehr von Interesse für die amerikanische Seekriegsgeschichte; der deutsche Seeoffizier wird sich zunächst mit den Influence of Sea Power-Bänden, die bis 1812 reichen, begnügen können, daneben ist sehr lesenswert das zweibändige Nelson-Werk und die „Types of Naval Officers“. Man wird aber Mahan nicht als Quellenwerk betrachten dürfen; dies geht schon daraus hervor, daß die einzelnen Tatsachen von ihm verschiedenartig dargestellt werden, wo sie dieser Autor mehrfach zu behandeln hatte; so werden im „Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire“, im Nelson-Werk, in den „Types of Naval Officers“ und im Laird Clowesschen Sammelwerk „The Royal Navy“, für welches Mahan einige Abschnitte bearbeitet hat, häufig Abweichungen in der Darstellungsweise ein und derselben Begebenheit gefunden werden. Auch die von Mahan gezogenen Schlüsse sind mehr für ein größeres gebildetes Publikum, nicht lediglich für den Kreis der Seeoffiziere bestimmt. Trotzdem sind Mahans Werke aber für den Seeoffizier von höchstem Interesse und sollten von jedem im Laufe des Berufslebens studiert werden; namentlich die „Types of Naval Officers“ enthalten sehr eindrucksvolle Schlachtenschilderungen, die besonders dem Anfänger empfohlen werden können.

Das vierte der erwähnten Werke, „The Royal Navy“, von Laird Clowes herausgegeben, ist, wie der Titel besagt, lediglich eine englische Seekriegsgeschichte;

Digitized by Google

die wohl im buchhändlerischen Interesse darin aufgenommenen zahlreichen Eigennamen und Schiffsnamen stören etwas, immerhin bietet auch dieses Werk durch seine ausführliche Darstellung, die sich auch auf die organisatorische Marineentwicklung erstreckt, den großen Bilderreichtum und den durchweg von fachmännischen Autoritäten verfaßten Text viel Anregung. Eine Besprechung des VI. Bandes dieses Werkes findet sich in der „Marine-Rundschau" von 1902 S. 1033.

Alle genannten Werke eignen sich kaum zum Durchstudieren, sondern werden mehr als Nachschlagebücher zu betrachten sein. Eine Ausnahme hiervon machen einzelne Mahansche Werke. Es empfiehlt sich also, die in vorstehender Aufstellung angeführten einzelnen Seeschlachten mit ihrer näheren Vorgeschichte einem dieser Werke zu entnehmen oder auch Monographien zu diesem Zwecke zu wählen, die ja in reicher Auswahl in den Berliner und Kieler Marinebüchereien zu finden sind. Auch die „Marine-Rundschau"-Jahrgänge enthalten Einzeldarstellungen von fast allen wichtigeren seekriegsgeschichtlichen Begebenheiten; die im Jahre 1902 und 1907 erschienenen Gesamtinhaltsübersichten geben nähere Auskunft. Besonders zu betonen wäre noch, daß die großen seekriegsgeschichtlichen Ereignisse, um die es sich hier handelt, auch aus Biographien der beteiligten Flottenführer entnommen werden können; solche Schilderungen, bei denen die handelnde Persönlichkeit besonders hervorgehoben und ihr Einfluß auf den Erfolg näher dargelegt erscheint, haben gerade für den hier in Frage kommenden Zweck besonderen Reiz.

Das Rittmeyersche Werk gibt übrigens ein Verzeichnis der wichtigsten Quellenliteratur, so daß hier davon abgesehen werden darf, diese Quellen für die einzelnen seekriegsgeschichtlichen Perioden namhaft zu machen. Für den gereifteren, im seekriegsgeschichtlichen Denken geübten Geist ist es besonders empfehlenswert, zu den Quellen selbst hinabzusteigen und eigene Schlüsse aus den berichteten Tatsachen zu ziehen; mundgerechter und für den Anfänger bequemer sind natürlich die seekriegsgeschichtlichen Lehrbücher.

Was nun das Studium im einzelnen anlangt, so empfiehlt es sich, zunächst die Kulminationspunkte der Operationen, die Seeschlachten, als Marksteine in den Mittelpunkt der Betrachtung zu stellen und sich etwa in nachstehender Reihenfolge mit den Einzelheiten jeder Schlacht bekanntzumachen:

Allgemeine politische Lage, Kriegsursachen und Kriegsziele der einzelnen Parteien,
Allgemeiner Gang des Krieges,
Streitkräfte auf beiden Seiten,
Stand der Seetaktik,
Nähere Vorgeschichte der Schlacht,
Schilderung der Schlacht und ihrer unmittelbaren Folgen,
Rückblick auf die charakteristischen Züge der Schlacht und die Ursachen des Erfolges auf der einen, des Mißerfolges auf der anderen Seite.

Die seekriegsgeschichtlichen Lehrbücher folgen dieser Methode ziemlich genau. Die allgemeine Geschichte muß helfen, die einzelnen Schlachten und Kriege untereinander zu verbinden; aber viel mehr, als in einem guten Schullehrbuch der allgemeinen Geschichte enthalten ist, wird dazu nicht erforderlich sein, und es ist nicht

Digitized by Google

ratsam, das Interesse an dem Wesentlichen des Studiums durch übertriebene Gründlichkeit im Nebensächlichen zu gefährden. Zu beachten bleibt, daß ein systematisches allgemein-geschichtliches Vorstudium schon deshalb von keinem großen Wert für das seekriegsgeschichtliche Studium sein kann, weil die allgemeine Geschichte eine große Reihe von Perioden umfaßt, die für die Seekriegsgeschichte ohne Bedeutung sind, während anderseits seekriegsgeschichtliche Epochen, wie der Krieg von 1812, die englisch-holländischen Kriege u. a. m., vielbändige fachwissenschaftliche Darstellungen gefunden haben, ohne daß die allgemein-geschichtlichen Werke auch nur annähernd so viel darüber enthalten. Die spezielle Vorgeschichte der Hauptseeschlachten wird man in den seekriegsgeschichtlichen Lehrbüchern, aber auch in den monographischen Quellenwerken genügend ausführlich geschildert finden.

Die Geschichte der Schiffstypen und Waffen sowie die der taktischen Wandlungen wird zwar am besten abschnittsweise bei der Vorgeschichte der Hauptschlachten betrachtet werden, man wird jedoch darauf zu achten haben, daß der verbindende Faden zwischen diesen einzelnen Abschnitten nicht verloren geht, damit mit Gewinnung der seekriegsgeschichtlichen Kenntnisse gleichzeitig auch die Entwicklung der Schiffstypen und der Seetaktik erkannt wird. Für die Geschichte der Entwicklung der Segelschiffstaktik werden die beiden Veröffentlichungen der Navy Records Society „Fighting Instructions 1530—1816“ und „Signals and Instructions 1776—94“ sowie die taktischen Werke von Paul Hoste (für die Zeit Tourvilles) und von Clerk of Eldin (für die Zeit Rodneys) von besonderem Interesse sein.

Sowohl auf dem Gebiete der Schiffstypenkunde als auf dem der Taktik gibt die Seekriegsgeschichte wertvolle Anhaltspunkte, mit Hilfe deren die Entwicklungs*ursachen* und die Abhängigkeit dieser Entwicklungen von bestimmten äußeren Verhältnissen, z. B. dem Stand der Technik, den Schiffstypen und der wahrscheinlichen Taktik des Gegners, klarer erkannt werden, wodurch die Beurteilung der modernen Probleme und das Verständnis für die heutigen Formen der Schiffstypen und der Flottentaktik erleichtert und gefördert werden. Das seekriegsgeschichtliche Studium wird also diese allmählichen Veränderungen von Schiffstyp und Taktik nach ihrer ursächlichen Begründung zu berücksichtigen und mit den modernen Entwicklungstendenzen zu vergleichen haben. Man wird da bald den roten Faden, der alle diese Wandlungen durchzieht und vereinigt, erkennen: wie der Schiffstyp, abhängig von den Verhältnissen des Kriegsschauplatzes, sich allmählich verschiedenen Übertrumpfungsanschauungen anzupassen hatte; der altgriechische Fünfzigruderer wurde zur Triere, die den besten Kompromiß zwischen Schnelligkeit, Manövrierfähigkeit und Waffenwirkung (Rammfähigkeit) darstellte. Im westlichen Mittelmeerbecken, wo die Inseln dünner gesät waren, die Seefähigkeit daher eine größere Rolle spielte, wurde der Trierentyp zunächst zur Pentere entwickelt; als dann das Streben, die Waffenwirkung zu erhöhen und die Defensivkraft zu stärken, zu unhandlichen, monströsen Typen geführt hatte, mußte die Reaktion durch Ausbildung einer anderen Kampfeigenschaft, der Behendigkeit und Manövrierfähigkeit, naturnotwendig einsetzen, und der Liburnen-Typ trat auf, aus dem sich dann im Mittelalter die Galeere entwickelte.

So lange nur Nahwaffen und relativ kleine Schiffe zur Verfügung standen, mußte bei den Mittelmeerverhältnissen das exakt manövrierende und auf kleinem Raum

Digitized by Google

viel Kampfkraft vereinigende Ruderkriegschiff den einzig richtigen Kriegschifftyp darstellen; als aber nach der Entdeckung Amerikas die ozeanische Schiffahrt die Schiffe vergrößerte und verstärkte, da zeigte sich — in den Übergangsschlachten des 16. Jahrhunderts — bald die Überlegenheit des vorher als Kriegschiff für unmöglich gehaltenen Segelschiffstyps. In der Entwicklungsgeschichte des Segelkriegschiffes wiederholt sich der Streit zwischen den beiden Tendenzen, die Überlegenheit durch Dimensionenvergrößerung oder durch vermehrte Handlichkeit zu erreichen; der bekannte Kompromiß wird dann im 74 Kanonen-Schlachtschiff gefunden.

Nach dem Übergang zur Dampfschiffahrt, zum eisernen Schraubenkriegschiff, durfte berechtigterweise die Frage als offen angesehen werden, ob nicht die neu auftretende Rammwaffe mit ihrer aufs Ganze gehenden, raschen Zerstörungswirkung der langsam arbeitenden Artillerie vorzuziehen sei, um so mehr, als in diesen Anfangsstadien die Überwindung der artilleristischen Fernwirkung und die Möglichkeit, den Nahkampf anzusetzen, durchaus diskutabel erschien. Allerdings entschied die weitere Entwicklung der Schiffsartillerie nach Reichweite und Wirkung am Ziel bald jene Fragen im negativen Sinne, wenn auch die Erkenntnis dieser Tatsache, besonders durch Lissa verdunkelt, noch lange nicht den gebührenden Einfluß auf die Typenentwicklung gewinnen konnte.

Leicht werden diese Typenwandlungen in den drei erwähnten Hauptperioden in Vergleich gesetzt werden können mit den modernsten Typenfragen. Bei der Nutzbarmachung solcher Vergleichsreihen darf man nur nicht erwarten, mechanisch die Lösung dieser modernen Probleme der Geschichte entnehmen zu können; lediglich die Grundsätze, auf denen früher diese Entwicklungen beruhten, sind verwertbar. Die Frage z. B., ob der heutige Über-Dreadnought-Typ bereits über das richtige Maß hinausschießt, läßt sich nur durch praktisch-technische und taktische Untersuchungen lösen; aber die relative Bewertung der Typeneigenschaften sowie Anhaltspunkte für die Richtung, welche die Entwicklung zur Beseitigung bestimmter Übelstände einzuschlagen haben wird, das sind Hinweise, zu denen die historischen Kenntnisse verhelfen können.

Auch bei *Verwertung* des Schiffsmaterials werden, ähnlich wie in der Schiffstypenfrage, gewisse, allen Perioden gemeinsame Grundzüge erkannt werden. Taktisch kann eine gleichzeitige Verwendung mehrerer Schiffe nur in der Form des Aneinanderreihens der Gefechtseinheiten in Linien stattfinden; die Gruppentaktik verzichtet teilweise auf diese gleichzeitige Wirkung. Je nach Lage der Hauptangriffswaffe wird die Stellung der Schiffe ein Nebeneinander, wie zur Zeit der Ruderschiffe und der späteren Rammtaktik zu Anfang des 19. Jahrhunderts, oder ein Hintereinander, wie zur Segelschiffszeit und heutzutage, sein müssen. Die Schwäche der Linienformation sind die Flügel und die Lücken zwischen den einzelnen Schiffen: der Durchbruch und die Flügelumfassung sind daher in allen Perioden die allein möglichen taktischen Stellungsvorteile; die Durchbruchsmöglichkeit muß zurücktreten, je gefährlicher der Nahkampf für den Angreifer wird. Die Bildung von zwei und mehr Linien erschwert die gleichzeitige Verwendung aller Gefechtseinheiten; sie konnte daher nur in Perioden berechtigt erscheinen, in denen die große Zahl der verfügbaren Schlachtschiffe diese Art der gegenseitigen Unterstützung gestattete, ja der sonst nicht mehr möglichen einheitlichen Leitung wegen direkt forderte und wenn die Hintereinander-

Digitized by Google

wirkung, d. h. eine taktische Reserveform, sich als nötig erwies und daher wichtiger schien, als die gleichzeitige Wirkung aller Gefechtseinheiten. Aus diesen Grundbetrachtungen erklärt sich die taktische Entwicklung aller seekriegsgeschichtlichen Perioden, auch der heutigen, in ihren Hauptzügen. Bei der feineren Ausgestaltung dieser taktischen Grundlagen spielt der Einfluß des jeweiligen Standes der Waffentechnik oder, wie bei den alten Römern, die geschickte Ausnutzung vorhandener militärischer Stärkemomente mit, und über allen taktischen Absichten und Anschauungswandlungen steht als allgemeinster Grundsatz:

„Ausnutzen der eigenen Stärke und der feindlichen Schwäche, Verhindern, daß die feindliche Stärke zur Geltung gebracht wird, Nutzbarmachen äußerer Umstände, wie Wind, Wetter, Küstennähe, namentlich wenn die in der eigenen Flotte allein steckende Kraft der des Gegners nicht gewachsen ist; und als wirksamstes Mittel, alle jene Vorteile zu erringen, Nachteile aber zu vermeiden: schnelles Erkennen und Ausnutzen taktischer Lagen, also Aufbau der taktischen Wirkung auf Überraschung des Gegners."

Diese Grundgedanken sind hier in Kürze zusammengestellt, weil eine solche Übersicht für ein verständnisvolles Studium von Wert ist und die seekriegsgeschichtlichen Werke jene Grundsätze naturgemäß nur zerstreut, als Appendix zu den Einzelbetrachtungen, bringen.

Beim Lesen der eigentlichen Schlachtenschilderungen ist ab und zu ein applikatorisch betriebenes Studium in der Art ratsam, daß man sich mit den Voraussetzungen einzelner taktischer Entwicklungen bekannt macht und, bevor man weiterliest, wie der verantwortliche Leiter in der betreffenden Lage entschieden hat, selbst Überlegungen über die vorliegenden Möglichkeiten und ihre Vor- und Nachteile anstellt; die historische Entwicklung gibt dann den Schlüssel für die Richtigkeit oder Unrichtigkeit der eigenen Erwägungen.

Besonderen Wert wird der Seeoffizier auf die aus den Tatsachen gefolgerten taktischen Lehren legen müssen. Er wird den Zweck dieses Lehrenziehens nie aus den Augen verlieren dürfen. Abweichend von anderen Interessentengruppen, die sich auch mit seekriegsgeschichtlichen Studien beschäftigen, will der Seeoffizier zunächst die Ursachen des Erfolgs im Seekriege kennen lernen, um dann mit dieser Unterlage die weiteren Fragen beantworten zu können: In welcher Weise kann der eigenen Marine diese Erfolgswahrscheinlichkeit gesichert werden? — und: Was kann ich selbst dazu tun, um dieses Ziel zu fördern? Man darf daher mit seinen Schlußfolgerungen aus den seekriegsgeschichtlichen Tatsachen nicht an einem zu frühen Punkte halt machen, z. B. sich nicht mit der Erkenntnis begnügen, daß die „Sea Power" einen Einfluß auf die allgemeine Geschichte ausübt, sondern muß weiter folgern: Weil die Sea Power diese wichtige Rolle spielt, kommt es also darauf an, die eigene Nation damit auszustatten. Wie kann die Marine, wie kann ich dabei mitwirken? Um diese Gedankenreihen aufeinander aufbauen zu können, bedarf es der sicheren Grundlage, der klaren Erkenntnis der Erfolgsgründe. Man wird gut tun, grundsätzlich diese Erfolgsursachen nach den drei Faktoren:

materielle, taktische, personelle Faktoren

zu ordnen, sich also die ganze Frage in die Teilfragen zu zerlegen: Hat die Über-

Digitized by Google

legenheit des Materials (Schiffstyp, Waffen) den Erfolg beeinflußt? Ist der Erfolg einer besonders geschickten Verwendung des Materials, also der Taktik im weitesten Sinne, zu verdanken? Welche intellektuellen und Charaktereigenschaften bei Führer, Unterführern oder Besatzungen haben den günstigen (oder ungünstigen) Ausgang letzten Endes herbeigeführt? Insbesondere dem Einfluß der Persönlichkeit auf den Schlachten- und Kriegserfolg wird der Seeoffizier eingehende Beachtung zu schenken haben, weil auf klarer Erkenntnis dieses Erfolgsfaktors die richtige Selbsterziehung und Selbstzucht beruht, die den Schlußstein aller Berufsausbildung darstellt.

Es ist nicht vorteilhaft, bei der Analyse des Schlachtenerfolgs zu viel Lehren und Grundsätze der Seekriegsführung aus einem Geschichtsbeispiel herausholen zu wollen, sondern besser, sich nur die markantesten Züge einzuprägen, so daß gewissermaßen jede Seeschlacht als Verkörperung einer oder weniger scharf umrissener Lehren erscheint; es wird dann vermieden, daß man in dem Bestreben, möglichst viel Nutzen aus den Einzeltatsachen zu ziehen, Dinge hineinliest und herausholt, die nicht darin liegen. Dieser Rat gilt also besonders für den im taktischen Denken noch wenig geübten Anfänger.

Es sind in vorstehenden Ausführungen, wie schon erwähnt und kurz begründet ist, die taktischen seekriegsgeschichtlichen Ereignisse in den Vordergrund geschoben; das soll indessen nicht heißen, daß die seestrategischen Lehren ganz unbeachtet bleiben sollen. Im Gegenteil, man wird die einzelnen strategischen Operationen ebenso, wie bei den taktischen Untersuchungen bemerkt wurde, im Laufe des Studiums nach einheitlichen Begriffen ordnen und miteinander vergleichen müssen; es wird sich auch hierbei ein Fortschritt in der Ausführung der einzelnen strategischen Operationen ergeben, der in der Verbesserung der materiellen strategischen Eigenschaften und der wachsenden Erfahrung und Erkenntnis der strategischen Grundsätze begründet ist; man wird also von einer geschichtlichen Entwicklung der Blockade, der Invasion, des Handelskrieges und der übrigen strategischen Einzeloperationen, kurz von einer Geschichte der Seestrategie sprechen dürfen, obwohl strategische Lehrbücher diesen Entwicklungsgedanken wenig betonen. Diese Betrachtungsart wird aber gleichfalls dazu helfen, die moderne Strategie als etwas allmählich Gewordenes zu erkennen und Anhaltspunkte für die richtige Weiterentwicklung zu gewinnen. Allerdings muß hierbei hervorgehoben werden, daß diese strategischen Betrachtungen, die beim Studium der Seekriegsgeschichte angestellt werden können, noch nicht genügen, ein übersichtliches Gebäude der Seestrategie aufzuführen; das läßt sich erst durch eine systematische (nicht chronologische) Behandlung der Seestrategie erreichen. Die Seekriegsgeschichte bietet aber für diesen systematischen Teil der Seekriegslehre eine notwendige Unterlage.

Die Beachtung der im vorstehenden zusammengestellten Ratschläge wird voraussichtlich den Erfolg eines ernsthaft betriebenen Studiums der Seekriegsgeschichte sicherstellen, womit nicht behauptet werden soll, daß nicht auch andere Wege nach Rom führen.

Die wichtigste Vorbedingung für dieses Studium ist aber auf alle Fälle das Interesse an der Sache. Interesse haben ist ganz allgemein der Schlüssel zu erfolgreicher Arbeit und ein pädagogischer Faktor, dessen Bedeutung zum Teil (z. B. auch bei der Mannschaftsbelehrung) unterschätzt wird. Man wird aber geradezu behaupten dürfen, daß der Grad des Interesses für eine Sache direkt den Grad der Leistung auf

Digitized by Google

dem entsprechenden Gebiet bedingt. Ist also ein lebhaftes Interesse für die Beschäftigung mit der Seekriegsgeschichte noch nicht vorhanden, so wird es darauf ankommen, ein solches Interesse zu wecken. Hierfür seien noch einige Hinweise gestattet.

Zunächst gilt es, das — bei mitten im praktischen Berufsleben stehenden Offizieren erklärliche — Vorurteil zu besiegen, daß die Geschichte der Berufsgenossen früherer, entlegener Zeiten dem modernen Offizier nichts zu sagen habe; selbst die Seekriegsgeschichte des Altertums bietet, wie der erste Band des Stenzelschen Werkes erkennen läßt, eine Fülle von Anregung. Man wird diese Vergleichspunkte, die Verbindung der Gedankengänge zwischen einst und jetzt, um so klarer herausfinden, je mehr man sich mit dem ganzen Milieu der früheren Zeit bekannt macht und je mehr man die Vergangenheit mit modernem Maßstabe mißt. Wie das letztere geschehen kann, ist recht einleuchtend in dem lesenswerten Werk von Hans Delbrück „Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte", Teil I, geschildert. Ferner wird ein näheres Interesse für die gesamten Lebensverhältnisse der hervorragenden Seehelden, wie es aus guten biographischen Werken gewonnen wird, eine tiefere Erkenntnis der Persönlichkeitseinflüsse ermöglichen; man wird so weit gehen dürfen, zu sagen, daß es direkt anzuempfehlen ist, sich aus der Zahl der großen Flottenführer ein Berufsideal auszuwählen und seine Lebensumstände — auch die außerberuflichen — genau zu studieren. Man wird häufig finden, daß persönliche Eigentümlichkeiten, die ohne unmittelbaren Zusammenhang mit dem Berufsleben stehen, doch wesentlich die Handlungsweise in entscheidenden Momenten beeinflußt haben (Farraguts Religiosität, Nelsons Neigung zu Lady Hamilton, Rodneys Habsucht usw.).

Das Interesse für die markanten Persönlichkeiten der Seekriegsgeschichte läßt sich durch Sammlung von Porträts, Reliquien aller Art, literarischer Kuriositäten vermehren, wie auch solche Sammlungen auf Schlachtendarstellungen und Schiffstypenbilder ausgedehnt werden können. Ein anderes Mittel, das Interesse für die Seekriegsgeschichte zu heben, ist der gelegentliche Besuch seekriegsgeschichtlicher Sammlungen (in London das Museum of the U. S. I., die Painted Hall in Greenwich, sodann vieler Museen usw. in Amsterdam, Berlin, Emden und anderen Orten). Auch der Besuch von Plätzen, die in der Seekriegsgeschichte eine Rolle gespielt haben (Westindien, Mittelmeer, Nordamerika, England, Holland) wird eine Fülle von interessanten Anregungen geben können; allerdings wird aber ein Interesse für solche Lokalitäten erst dann erwartet werden dürfen, wenn eine allgemeine Übersicht über die ganze Seekriegsgeschichte im Gedächtnis haftet, so daß die Stellung des Einzelereignisses im Rahmen des Ganzen ohne Schwierigkeit bestimmt werden kann. Diese Vorbildung vorausgesetzt, wird auch zu eingehender kritischer Behandlung seekriegsgeschichtlicher Darstellungen bei gegebener Gelegenheit und Muße Neigung vorhanden sein (vgl. v. Uslar, Seeschlacht bei Salamis, „Marine-Rundschau" 1900).

Genauere Einzelstudien werden auch später, nachdem das Studium der Universal-Seekriegsgeschichte beendet ist, dazu führen, das Interesse an dieser Beschäftigung zu erhalten; es empfiehlt sich, eine Periode, die dem Geschmack besonders zusagt, zum Gegenstand des Spezialstudiums zu machen; es werden sich dabei viele einzelne — feinere — Beobachtungen anstellen lassen, die dem geistigen Auge bei allgemeiner Behandlung der Geschichte notwendigerweise entgehen müssen.

Digitized by Google

Allgemeines Ziel all dieser Versuche, das Interesse für das seekriegsgeschichtliche Studium zu wecken und zu erhalten, muß die Auffassung dieser Beschäftigung als Erholung und angenehme Nebenbeschäftigung, nicht als Arbeit und Berufspflicht sein; das Studium eignet sich für diesen Zweck ganz besonders, weil es einerseits genügend weit von den praktischen Berufsarbeiten abliegt, um als Ausspannung vom Dienst empfunden zu werden, anderseits aber den Vorteil hat, daß es das Interesse für den Dienst, die Berufsfreudigkeit und damit die allgemeinen Ziele der Marine fördern hilft.

Kontreadmiral z. D. Glatzel.

Digitized by Google

Islam und osmanisches Reich.

Drei Jahre sind vergangen, seit in Konstantinopel der Absolutismus gestürzt wurde, und durch ebensoviel Phasen der Entwicklung ist seitdem der neugegründete osmanische Verfassungsstaat hindurchgegangen. Die erste Stufe war die schwärmerische Sturm- und Drangperiode, in der sich Türken, Griechen, Armenier, Kurden, Albaner, Araber, Wlachen brüderlich umarmten. Der Rausch dieser Ideale verflog bekanntlich bald. Über die Reichshauptstadt wurde der Belagerungszustand verhängt und die neue Regierung sah sich gezwungen, in kostspieligen und blutigen militärischen Expeditionen aufrührerische Stämme an den europäischen und asiatischen Grenzen niederzuwerfen. Die Unstimmigkeit zwischen Erwartungen und Wirklichkeiten ergab sich von selbst aus der verschiedenartigen Auffassung des Gleichheitsprinzips auf Seiten des Herrenvolks und der beherrschten Nationalitäten. Diese verstanden darunter in erster Linie Legalisierung der Privilegien, die ihnen das hamidische System eingeräumt hatte, also vor allen Dingen Steuer- und Wehrpflichtfreiheit, konfessionelle Sonderstellung; jenes betrachtete das demokratische Gesetz als willkommene Handhabe zur Beseitigung eben dieser Sonderrechte und zur Uniformierung der Fremdvölker mit seinem Volkstum. So stand die zweite Epoche im Zeichen eines harten Militarismus und nicht minder drückender zentralistischer Osmanisierungstendenzen. Heute ist deutlich der allmähliche Übergang zu einer dritten Stufe zu bemerken. Die Kämpfe in Albanien, Syrien und Arabien, die zwar noch nicht ganz beendet sind, deren schließliche Entscheidung zugunsten der Regierung aber kaum mehr zu bezweifeln ist, haben jedenfalls den bedeutsamen Erfolg gehabt, daß durch sie das Ansehen des neuen Staatswesens nach außen gekräftigt und daß die rebellischen Völkerschaften über die Unvereinbarkeit ihrer Sonderansprüche mit den Normen eines modernen Verfassungsstaats in eindringlicher Weise belehrt wurden. Anderseits aber dringt man in Konstantinopel immer mehr zu der Erkenntnis durch, daß mit dem ewigen Kriegführen in Gebieten, deren spröde Gebirgsnatur oder wüstenartiger Charakter selbst dem größten Feldherrngenie wirklich durchschlagende und gesicherte Erfolge fast unmöglich macht, nicht viel zu gewinnen und daß vollends die Idee, Untertanen, die mit dem Osmanentum durch keine Gleichheit der Rasse und des Glaubens und durch sehr wenig Gemeinsamkeiten der Sitten und der Weltanschauung verbunden sind, mit dem Schwert in der Hand zu guten Türken zu machen, gänzlich unfruchtbar ist. Man sucht also einen Kompromiß auf einer mittleren Linie, die sich gleich weit von den liberalen Überschwänglichkeiten der Gründungsära wie von den Zwangsmethoden der Reaktionszeit fernhält; ihr Gesetz heißt: schone die Eigenart der Völker, soweit es irgendwie mit den Daseinsgrundprinzipien des konstitutionellen Einheitsstaats vereinbar ist! Mit dieser Neuorientierung der inneren Politik drängt sich aber zugleich notwendig ein anderes wichtiges Problem Lösung heischend und gebieterisch an die Oberfläche des öffentlichen Lebens. Wer die Verhandlungen der Volksvertretung in Tophané und die ministeriellen und parteipolitischen Krisen und Zersetzungen der letzten Zeit halbwegs aufmerksam verfolgte, dem fällt auf, wie im ganzen Streit der Geister eine Frage gleichsam als tiefernste, Rhythmus und

Digitized by Google

Harmonie beherrschende Dominante durchklingt: Wie ist die Aufrechterhaltung und Stärkung von Gesetz und Ideenwelt des Islam vereinbar mit der Demokratisierung des osmanischen Reichs? Auch der glühendste Verehrer der neuen politischen Lebensideale kann sich eben nicht mehr verhehlen, daß in allen Stürmen und Erschütterungen des jungen Verfassungsstaats der Islam der unbeugsame rocher de bronce geblieben ist, an dessen Granitgestein alle revolutionären Strömungen sich brachen, daß der theokratische Grundgedanke des Reichs, Überlieferung, Charakter, Denkart und Gefühlsanlage des Volkes gleich gebieterisch die Vereinigung weltlicher und geistlicher Gewalt im Kalifat, der geschichtlichen Offenbarung dieses Lebensprinzips, fordern. Je eifriger also die jungtürkischen Staatsmänner einen Rechtsboden zu gewinnen streben, auf dem sich ein friedliches Vertragen aller Konfessionen und Nationalitäten ermöglicht, desto energischer müssen sie nach einer Antwort auf jene Frage suchen, die in anderer Fassung und Belichtung auch heißen könnte: Wie ist der Charakter des Osmanreiches als interkonfessionellen und vielvölkischen (internationalen) Staatswesens in Übereinstimmung zu bringen mit dem Primat des Islam?

Das Problem ist bekanntlich seit dem Umsturz in Konstantinopel der Gegenstand vielseitiger Kritik gewesen, hat aber eben durch diese Durchleuchtung und Analysierung ganz neue Färbungen und Formen gewonnen und verdient daher wohl angesichts seiner weittragenden weltpolitischen Bedeutung eine zusammenfassende Kommentierung. Diese soll sich an dieser Stelle auf vier seiner wichtigsten Funktionen beschränken: 1. Ist eine Synthese des Kalifats als dem monarchischen Prinzip des islamischen Staats mit dem Demokratismus möglich? 2. Welches ist die Rechtsstellung der Andersgläubigen im Herrschaftsgebiet des Islam? 3. Kann der Islam der geistige Träger eines modern organisierten fortschrittlichen Staatswesens sein? 4. Über welche natürlichen zentralistischen Einigungskräfte verfügt das ottomanisch-islamische Reich?

* * *

Die rechtsgeschichtliche Pfahlwurzel der Kalifenwürde ist die Koransure, in der Mohammed seine Getreuen auffordert: „O Gläubige, gehorcht Gott und gehorcht dem Propheten und denjenigen, die ihr zur Herrschaft erwählt." Gleich hier also tritt in unzweideutiger Form der demokratische Geist hervor, der den Islam in seiner Urgestalt beseelt. Es ist das Idschma, der consensus ecclesiae, das sogenannte protestantische Prinzip im Mohammedanismus, auf dem die geistliche und politische Herrschaft ruht. Der Koran kennt weder ein Gottesgnadentum noch eine Unfehlbarkeit des kirchlichen Oberhaupts. Wie für alle Lebensbetätigungen der Gemeinde nicht der tote Buchstabe, sondern allein deren lebendiges religiöses Bewußtsein der ausschlaggebende Maßstab und das fortbildende Element sein soll, so geht das kirchliche Oberhaupt aus freier Wahl aller Gläubigen hervor, und dieser „Imam" kann nichts durch papistischen Machtspruch bestimmen, sondern unterliegt in allen seinen Handlungen der ständigen Kontrolle eben seiner Wähler, die, wie sie ihn in seine Würde eingesetzt haben, ihn jederzeit absetzen können. Der Kalif muß sich in seinen Verfügungen streng an den Koran halten; tut er das nicht, so ist kein

Digitized by Google

Muslim verpflichtet, ihm Gehorsam zu erzeigen; diese Lehre ist als rechtsgültig allgemein anerkannt. Die eigentlichen Hüter des Gesetzes sind somit nicht die Kalifen, sondern die Ülemas, die von den Gemeinden eingesetzten rechtskundigen „Ephoren", deren Körperschaften tatsächlich oft genug ihren Willen gegen einen tyrannischen und selbstherrlichen Imam durchgesetzt haben.

Wahlberechtigt ist grundsätzlich jeder Gläubige; die Ausübung des Wahlrechts ist an drei Bedingungen gebunden. Der Wähler muß „gerecht" sein, mit anderen Worten ein den Koranvorschriften entsprechendes Leben führen, zweitens die nötigsten Kenntnisse über Wesen und Zweck des Kalifats haben, drittens über ein solches Ausmaß von „Weisheit und Verstand" verfügen, daß er befähigt erscheint, unter den Anwärtern auf die Kalifenwürde den geeignetsten herauszufinden. Auch die Wahlordnung entspricht also durchaus den Normen des modernen Verfassungsstaats und unterscheidet sich von der in den abendländischen Staaten üblichen Praxis wesentlich nur dadurch, daß sie statt der ökonomischen Klauseln der Steuerleistung lediglich auf die geistige und sittliche Befähigung sieht: der Islam kennt keinen „Zensuswähler", sondern nur einen „Intelligenzwähler". Die Wählbarkeit ist an sieben Voraussetzungen geknüpft, wovon sechs wiederum rein idealistischer Natur sind: Der Kandidat muß tapfer und mutig sein, darf keine körperlichen Gebrechen haben, soll insbesondere „scharfes Gesicht, helles Gehör und fließende Beredsamkeit" besitzen und hat endlich über gründliche Kenntnis des Koran, des islamischen Rechts und der Einrichtungen des islamischen Staats zu verfügen. Über die siebente Bedingung, die der Abstammung, ist bekanntlich ein heftiger Streit der verschiedenen Rechtsschulen entstanden. Die orthodoxe arabische Schule will das Kalifat den Abkömmlingen des Stammes Kuraisch vorbehalten, eine Norm, die durch Selim I., den osmanischen Usurpator des Kalifenthrons, virtuell außer Kraft gesetzt wurde; nach der Meinung der Schiiten kann nur ein Deszendent des Hauses Beni Haschim, das heißt Mohammeds selbst, als rechtsgültiger Nachfolger des Propheten angesehen werden, während die Schulen der Motasellas und Kharadschiten (Kairo), gestützt auf eine Stelle der Tradition: „Ihr müßt gehorchen und aufmerken, selbst wenn das Oberhaupt ein abessinischer Sklave wäre", jeden Muslim für wählbar erklären. Daß die letztere Auffassung am meisten dem Geist des Islam entspricht, erscheint kaum zweifelhaft, wenn man bedenkt, daß Mohammed seine religiös-politischen Reformen in scharfem Kampf mit dem Absolutismus, dem Ehrgeiz und der Habgier der arabischen Dynasten durchgesetzt hat, also ein Feind jeglichen Stammesfeudalismus war. Die Wahlmethode ist mittelbar. Die Entscheidung liegt im Idschab, dem Elektoren-Wahlakt. Das Volk wählt Vertrauensleute, die durch Abstimmung auf einen bestimmten Kandidaten sich zu einigen haben. Diesem liegt dann die Pflicht ob, durch das „Kabul", die Zustimmung, über die Annahme der Würde sich zu erklären, worauf das Bajat, die Huldigung durch die ganze Gemeinde, erfolgt, womit die Wahl endgültig und unanfechtbar erledigt ist. Über die Zahl der Elektoren und deren Amtsrechte und -pflichten besteht wiederum ein weitläufiger Streit der Schulen, von denen die einen die Vorgänge bei der Wahl Abu Bekrs, die anderen die bei der Erhebung Alis, dritte das geschichtlich berühmte Konklave Omans als vorbildlich hinstellen.

Viele der demokratischen Linien dieser Verfassungsgesetze verwischten sich aller-

Digitized by Google

dings sehr bald. Sobald das Zentrum des mohammedanischen Weltreichs von Mekka nach Bagdad verlegt wurde, gingen die Kalifen dazu über, selbst ihre Nachfolger zu ernennen, womit folgerichtig die Erblichkeit der geistlichen Herrscherwürde sich ausbildete. „Schon in der Omajadenzeit begannen dann die Anfänge, unter den Abbasiden aber ist die altorientalische Despotie mit der Vergötterung des Herrschers, dem Schutzwall des Zeremoniells, dem Ausbeutungsinstrument der Bürokratie und der Waffe der Sklavengarden wiederhergestellt" (C. H. Becker). Als späterhin der Abbaside Kaim den Türken Ertoghrul zum Sultan, das ist Statthalter des Imam, ernannte, wurde die dynastische Beschlagnahme des Kalifats, zu deren Kennzeichnung die Inhaber der Würde den Titel eines Emir ul Muminin, eines Fürsten der Rechtgläubigen, annahmen, vollends eine Tatsache, die niemand mehr ernstlich anfocht, schließlich sogar als rechtsgültig fast allgemein anerkannt worden ist, ungeachtet der Tatsache, daß sie weder im Koran noch in der anerkannten Tradition eine Stütze findet. Diese Entwicklung in einer reaktionären Epoche kann aber in keiner Weise die Tatsache erschüttern, daß der Demokratismus nicht nur in keinem Widerspruch mit dem Kalifat steht, sondern vielmehr mit dessen Wesensurgestalt organisch und unlöslich verbunden ist. Ja man darf sagen, daß viele Ideen der Volkssouveränität im Mohammedanismus vorgebildet wurden, ehe sie in Westeuropa sich verlebendigten und Geltung verschafften; seinem ganzen Charakter nach erinnert das System des Kalifats unwillkürlich an die altgermanische Auffassung vom Königstum als einem Vertrag zwischen Volk und dessen frei erwähltem Führer und fürstlichem Oberhaupt.

Für die Behandlung der Andersgläubigen im Herrschaftsgebiet des Mohammedanismus ist maßgebend Sure 9 des Koran, die zwischen „Schriftbesitzern", nämlich Christen und Juden, und „Götzendienern", den heidnischen Völkern, unterscheidet. Das Rechtssystem, das islamische Tradition und Schule auf dieser Vorschrift aufbaute, ist in den Grundzügen folgendes. Es werden vier Gruppen von Ungläubigen unterschieden:

1. Die Harbi, die Feinde: die Angehörigen eines Landes, mit dem der muslimische Staat Krieg führt oder keine vertraglichen Beziehungen unterhält.

2. Die Mustamin, die Fremden: die geduldeten Ungläubigen, die den vorübergehenden Schutz des islamischen Gesetzes genießen.

3. Die Ahlusulh, die Angehörigen eines Landes, mit dem der muslimische Staat in einem Bundesverhältnis steht.

4. Die Zimmi, die ungläubigen Untertanen des muslimischen Staates.

Der Islam ist bekanntlich eine Religion des Schwertes: an über zwanzig Stellen des Koran werden die Gläubigen zum unablässigen Kampf wider die ungläubigen Feinde aufgefordert. Der besiegte Gegner ist verschieden zu behandeln, je nachdem er zu den Götzendienern oder Schriftbesitzern gehört. Im ersteren Fall bleibt ihm nur die Wahl: Annahme des Islam oder Tod durch das Schwert oder — nach der hanifitischen Schule — Sklavenschaft. Im zweiten Fall sind drei Möglichkeiten gegeben: der Schriftbesitzer wird entweder getötet oder zum Sklaven gemacht oder aber gegen einmaligen Tribut und Verpflichtung zur Kopfsteuerzahlung als Untertan anerkannt (Sure 9, 29). Freundschaft und Verträge mit den Nationen der Ungläubigen oder deren einzelnen Bürgern sind nach dem Koran unzulässig; selbst

Digitized by Google

wenn der Muslim auf dem Alaman (dem Eroberungszug) zeitweise unterliegt und vom Rajah zum Friedensschluß gezwungen wird, darf dieses Abkommen nur die Bedeutung eines Waffenstillstandes haben. Im übrigen ist jeder Ungläubige, der den Boden des Tabaa, des Untertan des Kalifen, betritt, rechtlos, vogelfrei. Diese intransigenten Normen mußten aber jeden geordneten Verkehr und Handel unterbinden; sie waren den praktischen Interessen des Islam durchaus zuwider und wurden daher um so schneller umgemodelt und abgeschwächt, als die eigentlichen Triebkräfte der Ausbreitung des Mohammedanismus in dessen Jugendblütezeit sehr viel weniger religiöser als politischer und wirtschaftlicher Art waren. So wurde zunächst das Rechtsgesetz des Mustamin geschaffen, wonach der muslimische Staat ungläubigen Fremden zeitweilig und widerruflich Aufenthalt auf seinem Gebiet unter voller Gewähr der Sicherheit der Person und des Eigentums gestatten kann, mit der Einschränkung freilich, daß der Zugelassene sowohl in bürgerlicher wie strafrechtlicher Beziehung unter Ausnahmegesetzen steht. Der Schaffung geordneter persönlicher Rechtsverhältnisse im Verkehr mit den Ungläubigen schloß sich die Herstellung rechtlicher nationaler Bindungen mit solchen Ländern der Giaurs an, über die der muslimische Staat irgend ein Protektorat ausübt. Sie heißen Dar ul ahd, Vertragsland, im Gegensatz zum islamischen Gebiet, dem Dar ul islam; ihre Staatsangehörigen, die Ahlusulh, genießen gleichfalls völlige Sicherheit der Person und des Eigentums, darüber hinaus aber die Gewähr freier Religionsübung und weitgehender Selbstverwaltungsrechte. Die einzige Gegenleistung besteht in der Bezahlung eines Kopfgeldes oder Tributs und in der Verpflichtung, nichts zu unternehmen, was gegen die politischen oder religiösen Interessen des Islam verstößt. Die Zimmi endlich sind die unmittelbaren Untertanen fremden Glaubens, ein Stand, zu dem nur Schriftbesitzer zugelassen werden können. Ihr Verhältnis zum muslimischen Staat hat den Charakter eines Ausnahmevertrages. Sie behalten das Land, das sie „mit dem Rücken" besessen haben, aber nur soviel, als sie zum Unterhalt ihrer Familie gebrauchen, in Erbpacht. Weiteres Grundeigentum können sie nicht erwerben, denn „die Erde gehört Gott, dem Propheten und seinen Muslims". Auch sie genießen den Schutz ihrer Person, ihres Eigentums, die Freiheit der Religionsübung und müssen als Gegenleistung die Kopfsteuer bezahlen, sind aber außerdem noch gewissen „Mustahakk", Beschränkungen, unterworfen, durch die in rechtlicher und sozialer Beziehung ihre untergeordnete Stellung als Bürger zweiter Klasse gekennzeichnet werden soll. So ist ihnen nicht gestattet, Waffen zu tragen, Sklaven zu besitzen, die arabische Schriftsprache zu lernen oder ihren Kindern den Koran zu lehren; sie sollen nicht öffentlich Wein trinken, Schweinefleisch essen, von den Gläubigen durch ihre Kleidung sich unterscheiden, ihre Wohn- und Bethäuser nicht höher bauen als es die Muslims tun und dergleichen mehr. Was geschieht nun aber mit den „Götzendienern?" Auch hier hat die Praxis weit mildere Umgangsformen geschaffen als sie die scharfkantige Theorie vorschrieb. Zunächst wurden alle Anhänger der Religion Zoroasters von dem Begriff „Götzendiener" ausgeschieden. Sodann bildete sich mit der Zeit neben dem „Hukum", dem orthodoxen islamischen Kanon, der „Adat", das Gewohnheitsrecht, heraus, das in höchst liberaler Weise Kultusformen, Sitte und Gebräuche der unterworfenen heidnischen Völkerschaften rezipierte. Diesen wurde so der Eintritt in die islamische Glaubens- und Staats-

Digitized by Google

gemeinschaft sehr leicht gemacht. Denn der Mohammedanismus fordert ja nicht wie das Christentum das gläubige Erfassen einer einheitlich durchgebildeten Weltanschauung mit tiefem ethischen und religionsphilosophischen Hintergrund. Wer bekennt: Allah ist der einzige Belohner, wer nach Mekka oder einem der anderen Anbetungszentren pilgert und die übrigen Regeln frommer Gebärde beobachtet, der mag selbst über das Wesen Gottes denken wie er will; duldsam wird sogar darüber hinweggesehen, wenn die afrikanischen Negervölker bei äußerlicher Annahme des Glaubens des Propheten ihren Fetischismus ruhig weiter treiben.

Gewiß bedeutet alles das nichts weniger als eine ideale Lösung des Problems, normale, eines modernen Rechtsstaates würdige Beziehungen zwischen den Bekenntnissen im islamischen Staat zu schaffen. Aber haben sich mit ähnlichen Kompromissen nicht eine ganze Reihe von europäischen Staaten in der Regelung des Verhältnisses von anerkannter Staatsreligion zu geduldeten Bekenntnissen herumgeschleppt, ohne daß sie sich deshalb, was der Türkei so oft vorgeworfen wird, als „unreformierbar" erwiesen hätten? Und erscheint es nicht als natürliche Aufgabe des jungtürkischen Konstitutionalismus, aufbauend auf den hier skizzierten fortschrittlichen Entwicklungsgesetzen der Tradition allmählich, in systematischer und vorsichtiger revisionistischer Reformpolitik, die Prinzipien vernünftiger Duldsamkeit zur Geltung zu bringen? Den bündigen Beweis, daß ein solcher Liberalismus sehr wohl in der Einflußsphäre des Islam sich behaupten kann, bringt Persien, wo schon im 18. Jahrhundert die Kadscharendynastie eine wohlwollende Behandlung der Andersgläubigen und den Grundsatz vollkommener bürgerlicher Gleichheit aller Untertanen ohne Unterschied des Bekenntnisses zum Fundament ihrer Regierung machte. Die osmanischen Herrscher freilich haben sich als unfähig zu solcher Friedensstiftung erwiesen. Der große Reformator Selim III. wurde ermordet, und die bekannten reorganisatorischen Gesetze des Tanzimat und des Scherif Gulhane blieben auf dem Papier stehen: den großen Versprechungen folgten regelmäßig Taten, Metzeleien und Unterdrückungen, die alle Hoffnungen der Christen zu Schanden machten.

Mit diesen Betrachtungen und Schlußfolgerungen ist bereits ein zuverlässiges Stativ zur Belichtung und Klärung der dritten Frage: Kann der Islam der geistige Träger eines modern organisierten fortschrittlichen Staatswesens sein? gewonnen. Wir erkennen, wie im Mohammedanismus reaktionäre und freiheitliche Agentien und Chemismen scheinbar regellos, ohne jede polarischen Bindungen, durcheinanderquirlen. Seine Urgeschichte ist voll von verheißungsvollen Ansätzen zu fortschrittlicher Entwicklung. In der Zeit seiner äußerlichen Kraftentfaltung gingen diese Energien teils unter dem Druck von Scholastizismus, hierarchischem Bürokratismus und Despotismus verloren, teils lebten sie nur in schwächlichen Kompromissen mit überlegenen Mächten, gegen die der Islam auf seinem „Alaman" stieß, fort, während als trübe Sedimente Prinzipien verblieben wie die Überzeugung von der inneren und äußeren Unfreiheit des Individuums, die Anerkennung des Eigentums eines Menschen am andern als göttlichen Gesetzes und die Versklavung der Frau als eines juristischen Besitzes, alles Rechtsanschauungen, die der Magna Charta eines modernen Staates diametral entgegengesetzt sind. Aber es wäre natürlich sehr verkehrt, die intellektuellen, sittlichen und politischen Potenzen des Islam lediglich nach europäischen Maßstäben einzu-

Digitized by Google

schätzen; er ist der Lebensnerv asiatischer Zivilisation und muß aus orientalischer Weltanschauung und Geschichte heraus beurteilt werden. Es wurde gezeigt, daß der islamische Staat — den es in unserem Sinne theoretisch gar nicht gibt, weil ihm das Hauptmerkmal, die räumliche Beschränkung, fehlt — von Anfang an auf internationaler, aber streng konfessionell-orthodoxer Grundlage aufgebaut war. Solange sein Schwergewicht in Vorderasien lag, entsprach diese Organisation zweifellos einem dringenden politischen Bedürfnis und erwies sich daher als überaus triebkräftig: der Notwendigkeit nämlich, für das regellos durcheinandergewürfelte Völkerkonglomerat der eurasischen, semitischen, türkischen, iranisch-arischen Stämme, denen gemeinsame, über örtliche Bedeutung hinausgehende Kulturzentren fehlten, ein einigendes Band, das eben nur ein religiöses Ethos sein konnte, zu schaffen. Die Realisierung dieses Entwicklungsgesetzes erfolgte nun in höchst eigentümlicher Weise. Die Völker, auf die der Islam bei seiner Ausbreitung von der Wiege im Hedschas aus zunächst stieß, nämlich Aramäer, Griechen, Perser, waren den Arabern an Kultur so überlegen, daß diese als tölpische Barbaren galten etwa so, wie einst die Germanen den Römern bei ihrem Vordringen nach Italien. Daher saugte denn auch sehr bald, mit der Gründung des Abbasidenreiches, der altorientalische Staat die arabische Theokratie auf, und aus dieser Verwachsung erst entsprang die Fähigkeit des Islam, seine Machtsphäre über das damalige Zentrum europäischer Zivilisation bis zu den Pyrenäen hin auszubreiten. Goldziker charakterisiert diese Bewegung in seinen Mohammedanischen Studien sehr zutreffend mit den Worten: „Wer will leugnen, daß die islamischen Bestimmungen über die Behandlung der andersgläubigen Untertanen und Feinde für das siebente Jahrhundert, die Zeit ihrer Entstehung, verhältnismäßig mild und human waren? Herrschte über Menschlichkeit und Völkerverkehr im Altertum doch eine ganz andere Auffassung! Selbst den gebildetsten Völkern, Ägyptern und Griechen, lag es fern, Verzeihung und Feindesliebe als Tugenden anzusehen. Die islamische Herrschaft in Spanien wurde nicht nur von den Juden, sondern selbst von den christlichen Bauern geradezu als eine Wohltat empfunden gegenüber den Zuständen unter der früheren sich christlich nennenden Regierung. Indessen änderten sich die Zeiten. Die christlichen Sätze der Gotteskindschaft aller Kreaturen, der Nächsten- und Feindesliebe drangen allmählich durch und schufen das Fundament, auf dem sich die moderne Gesittung und Kultur aufbauen konnte, während die islamische Welt, durch ihre starren Gesetze geknebelt, zur Stagnation in den antiken Anschauungen verurteilt war." Und so zeigte sich, als die Verwesung des muslimischen Reiches in die Hände des Osmanentums überging und dieses den Schritt über die Dardanellen nach Europa wagte, eine vollständige Umwechslung der Anziehungs- und Abstoßungskräfte in der großen weltgeschichtlichen Antithese eurasischer und abendländischer Kultur. Die Türken vermochten zwar noch, das morsche byzantinische Reich zu erobern, aber an dem Widerstand der Völker echt europäischen Wachstums, der Bulgaren, Serben, Wlachen, Griechen, zersplitterte sich ihre Kraft, und als sie gar an Wien sich heranwagten, zerbrach ihr Schild. Der großen asiatischen Völkerwanderung war ein Ende gesetzt und die Rückflut begann: Ofen wurde entsetzt, am Schwarzen Meer breiteten sich die Russen aus und in Mittelasien und Afrika wurde das islamische Reich durch die westeuropäischen Kolonialmächte eingekreist und eingeschnürt. Neuerdings bewährte sich

Digitized by Google

das völker-psychologische Gesetz, daß jede Zivilisation die Begrenzung ihrer Ausdehnungsfähigkeit in der Mentalität der Nationen, in der Anpassungsfähigkeit ihrer Weltanschauung an das Gefühls- und Geistesleben der Rassen hat. Aber anderseits erhellt gerade hieraus, daß der Islam, der als solch kräftig fließende Quelle werbender, politisch und kulturell schöpferischer Energien sich erwiesen, keineswegs zu den „sterbenden Religionen" zu rechnen ist, vielmehr noch eine große Mission zu erfüllen hat. Auf welchem Weg? Die Antwort ergibt sich unzweideutig im Blick auf den merkwürdigen Parallelismus der heutigen Lage mit derjenigen in der Geburtsstunde des Mohammedanismus. „Nicht Bekehrungseifer, nicht glühende Worte eines begeisterten Propheten haben die Araber zu einer Weltmission mit Wort und Schwert hinausgetrieben, sondern die wirtschaftliche Notlage, die Unruhe der Stämme. Der überraschende Erfolg wurde herbeigeführt durch die glückliche Fügung eines die Nation einenden Schlagworts und durch den politischen Machtwillen eines jungen, von ehrgeizigen und gewaltigen Männern getragenen Staates" — heißt es mit Recht in einer Studie „Der Islam als Problem" der neuen Zeitschrift „Der Islam" (Band I, Heft 1). Dieselbe Notlage drückt heute, dank der Mißwirtschaft des hamidischen Systems, auf die Völker der Levante, und wieder ist ihnen allen gemein die Sehnsucht nach einem Machtwort, das den auf ihnen lastenden Bann bricht und die Bedingungen einer Renaissanzezeit schafft. Die Jungtürken, die an Ehrgeiz und Machtwillen den arabischen Volksführern sicherlich nicht nachstehen, an Gerechtigkeitsgefühl und staatsmännischen Talenten aber ihnen zweifellos überlegen sind, haben diesmal das erlösende Wort gesprochen; es heißt: konstitutionelle Staatsordnung, Einsetzung aller Volkskräfte unter dem Schutz einer freiheitlichen Verfassung zu neuer Kraftgewinnung, Erhöhung und Veredelung muslimischer Zivilisation!

Erneuerung des völkischen Geistes — das also ist der Exponent der Problemgleichung, die heute zu lösen dem Osmanentum aufgegeben ist. Die Antworten auf die letzte Frage: Über welche natürlichen zentralistischen Einigungskräfte verfügt das ottomanisch-islamische Reich? sind damit im wesentlichen schon gegeben. Die Aufstände, mit denen die jungtürkische Regierung an allen Enden des Reiches zu kämpfen hat, verführen die Kritiker der Lage im nahen Osten überwiegend zu Urteilen, als ob die Nationalitäten fremder Rasse und fremder Religion keinen leidenschaftlicheren Wunsch hätten als den, von der Suprematie des osmanischen Regiments befreit zu werden und aus dessen Staatsverband auszutreten. Die Schlußfolgerung ist ganz sicherlich falsch, wie es wenige Schlaglichter auf das Wesen dieser revolutionären Bewegungen hier zeigen mögen. Im Berliner Vertrag wurden Montenegros Ansprüche auf gewisse albanische Gebietsteile anerkannt; es sind aber eben die Malissoren, die heute den Kampf gegen Torghut Paschas Truppen am hartnäckigsten fortsetzen, gewesen, von denen damals mit gleicher Energie gegen die Liquidierung der Ansprüche des Fürsten der Schwarzen Berge Widerstand geleistet und so dem türkischen Reich die Unversehrtheit gewahrt wurde. Die Organisation des Mirditenaufstandes ist ausschließlich das Werk zugewandeter fremdländischer Freibeuter wie Terenzio Tocci; die Führer der eingeborenen Clanaristokratie wie Prenk Bib Doda, Thrent Spiro haben sich begnügt, einen „allalbanischen Verband" zu begründen, der aber, kaum daß er das Licht der Welt erblickte, sein schwaches Leben angesichts der Un-

Digitized by Google

möglichkeit, die in Sippeneigenbrödelei und konfessionellem Hader zersetzten arnautischen Stämme auf eine gleiche Marschroute hin zu einigen, schon wieder aushauchte. Das Arabertum bildet zwar einen einheitlichen völkischen Block von etwa 24 Millionen Seelen, daher allgemein irrtümlicherweise von einer arabischen Bewegung gesprochen wird als geschlossener, auf das gleiche Ziel gerichteter Flutung, die Kultur dieses Volkstums rein von türkischen Einflüssen zu erhalten, ihm politische Selbständigkeit zu sichern und womöglich das Kalifat dem Stamm der Kuraisch zuzuwenden. Demgegenüber meint der beste Kenner Arabiens, seiner Geschichte, des Landes und der Leute, Martin Hartmann: „Trotz dem Geschrei von der ‚arabischen Nation' gibt es zurzeit nur eine Anzahl arabisch sprechender Gruppen, die durch soziale, religiöse, wirtschaftliche Interessen getrennt sind, in deren jeder ein paar Gernegroße alle verhetzen und sich gegenseitig an den gemeinsamen Feind verraten." Tatsächlich gleicht, diesem Urteil entsprechend, das, was man arabische Bewegung nennt, dem Quecksilbertropfen, der bei leisester Erschütterung der Fläche, auf der er ruht, hin- und herirrt, sich zerteilt, wieder zusammenläuft und in allen Gestalten gleich unangreifbar ist. Der Führer der Rebellen Asirs, der Sejide Idris, vollends ist ein Mann von denkbar anrüchigster Vergangenheit, wie gemacht, der Held eines politischen Hintertreppenromans zu werden, und wenn der Imam von Jemen und „Herr des Dschebl", Jachia, auch aus ganz anderem Holz geschnitzt, kein waghalsiger Emporkömmling ist, sondern aus altangesehener Familie stammt und darauf pochen kann, daß die Hohe Pforte schon seinen Vorfahren als Häuptern der schiitischen Seïden gewisse autonome Hoheitsrechte zuerkannte, so steht doch anderseits die Tatsache fest, daß nicht einmal diese kleine Sekte, geschweige denn der ganze Schiitismus einmütig hinter dem Frondeur steht. Wohin man also blickt, nichts als Uneinigkeit, Zerrissenheit, Mangel an Solidaritätsbewußtsein und Selbstbehauptungskraft! In diesem Wirrwarr ist und bleibt das Osmanentum der einzig feste Pol, der auch die widerstrebenden Kräfte notwendig seinen magnetischen Gesetzen unterwirft. Nach wie vor erscheint das an Konstantinopel gebundene Kalifat und Padischat als das naturgesetzliche Bindemittel des Mosaiks muselmanischer Völkerschaften in Westasien, während anderseits gerade die tüchtigsten und tapfersten unter den christlichen Nationalitäten wie die Arnauten das Gefühl der Wesensverwandtschaft ihrer kriegerischen Art mit der waffenberühmten osmanischen Herrennation verbindet.

Nach allem erscheint somit als erste Bedingung glückhaften harmonischen Fortschritts des demokratisierten osmanischen Staates dessen Entwicklung in der Form einer konstitutionellen Monarchie, also die Betonung von Kalifat und Padischat als Repräsentanten der konfessionellen und nationalen Kerneinheit. Aus begreiflichen Gründen haben die neuen Machthaber am Goldenen Horn in der ersten Zeit ihrer Regierung jedes öffentliche Auftreten des Trägers von Krone und geistlicher Herrscherwürde hintanzuhalten gesucht. Jetzt haben sie diese Scheu überwunden, und der glückliche Erfolg des neuen Kurses zeigte sich sogleich: beim Selamlik in Prischtina wie beim Gebet am Grab Murads auf dem geschichtsberühmten Amselfeld wurde Mohammed V., der zum ersten Mal eine Reise durch seine europäischen Herrschaftsgebiete unternahm, von Tausenden hinzugeströmter Albaner mit jubelnder Begeisterung, die zweifellos aus aufrichtigem Herzen kam, begrüßt. Die zweite wichtigste Voraus-

Digitized by Google

setzung reformatorischer Erfolge ist die Wiederbelebung der islamischen Staatsideen in der Urgestalt mit ihren freieren evolutionistischen Charakterzügen, die in einer jahrhundertlangen reaktionären Epoche scholastischer Verknöcherung und despotischer Willkür mehr und mehr verloren gegangen sind. Ein drittes kategorisches Gebot der Gegenwart ist — es scheint ein Gemeinplatz zu sein, muß aber doch hier gegenüber so vielen ideologischen Behandlungen des Problems in den Vordergrund gerückt werden — praktische, nüchterne, von Wirklichkeitssinn, Zähigkeit, Unbestechlichkeit getragene und geförderte administrative und wirtschaftliche Reorganisationsarbeit der Regierung, womit durch die Gesundung des Finanzwesens dank Dschavid Beis Meisterhand bereits ein glückverheißender Anfang gemacht worden ist, unbekümmert um Gezänk und Angriffe der nationalistischen und konfessionellen Parteien mit ihren Kirchturminteressen. „Die Erfüllung" — um noch einmal mit Hartmann zu reden — „der Geister und Herzen mit den abendländischen Gedanken der erlösenden Kraft der Arbeit, der Befreiung von der Tradition und des Kampfes gegen den immer erneuten Versuch, die völkische Gesamtheit politisch und geistig in die Knechtschaft einer kleinen Gruppe oder eines Bundes von Gruppen zu zwingen: dann, erst dann, wenn der islamische Orient diese Gedanken in sich aufgenommen, wird auch er Mitarbeiter zu dem großen Werk der Menschheitsentwicklung stellen." Und dann, darf hinzugesetzt werden, wird und muß es den Jungtürken, trotz allen pessimistischen Kassandrarufen, mit denen die Kritik ihr Auftreten begleitet hat, gelingen, die große weltgeschichtliche Mission zu erfüllen, deren enthusiasmierender Kraft sie nicht zum wenigsten ihren Sieg und ihren politischen Kredit verdanken: die orientalische Frage, die jahrhundertelang alle europäischen Staaten beschäftigt und ihnen unendlich viel Geld und Blut gekostet hat, auf friedlich-schiedliche Weise durch die Wiedergeburt ihrer Nation und des Islam und die zivilisatorische Erneuerung der von ihnen beherrschten Gebiete zu lösen. Quod felix faustumque sit!

Dr. Frhr. von Mackay.

Digitized by Google

Schutz- und Rechtsverhältnisse der Hochseefischerei.

Von Dr. phil. Chr. Grotewold, Steglitz.

Ein auf hohem Meere befindliches Schiff gilt juristisch als ein Teil des Staates, dessen Flagge es zu führen berechtigt ist. Diese Bestimmung hat sich als durchaus genügend erwiesen, soweit Fälle in Betracht kommen, die nicht über ein einzelnes Schiff oder mehrere, die gleiche Flagge führen, hinübergreifen. Schwieriger wird die Lage, wenn die Entscheidung von Rechtsfragen notwendig wird, an denen Schiffe zweier oder mehrerer Flaggen beteiligt sind. Besonders häufig müssen solche Fälle — in Anbetracht der technischen und natürlichen Bedingungen, unter denen jenes Gewerbe betrieben werden muß — bei Fahrzeugen der Hochseefischerei eintreten. Diese werden, angelockt durch reiche Beute verheißende Fanggründe, oft in ganzen Flotten, die aus Häfen aller schiffahrttreibenden Nationen stammen, eine bestimmte Meeresgegend aufsuchen, diese aber nicht wie Handelsschiffe mit möglichster Geschwindigkeit durcheilen, sondern sie oft für Wochen zu ihrem Standquartier machen. Dazu kommt, daß die Fanggeräte (besonders die bis zu 5 km weit gespannten Heringsnetze) einen oft sehr großen Raum bedecken, wodurch den übrigen Fischern der Platz beengt wird. Es handelt sich ja dabei keineswegs um das unendlich weit sich dehnende offene Meer, sondern um die verhältnismäßig kleinen Teile der See, die entweder mit einer gewissen Regelmäßigkeit von Wanderfischen, wie z. B. dem Hering, aufgesucht werden, oder deren Grund einerseits den Fischen die nötigen Existenzbedingungen, anderseits den Fischern die technische Möglichkeit zur Ausübung ihres Gewerbes bietet, was für die Schleppnetzfischerei keineswegs überall der Fall ist.

So lange nun nur Fanggründe in Küstennähe in Frage kamen, war es ausreichend, auch die Fischereiangelegenheiten nach dem alten Aushilfsmittel des Seerechts zu behandeln, nämlich durch Ausdehnung der Territorialhoheit des Uferstaates auf einen Teil der Meeresoberfläche diesen der Jurisdiktion des betreffenden Landes zu unterwerfen. Da es aber keine Jurisdiktion wirksamer Art geben kann, wo die Macht zur Vollstreckung fehlt, so hatte sich bald ergeben, daß man jenen Teil des Meeres, den man der Hoheit des Uferstaates unterwerfen wollte, auf einen so schmalen Streifen beschränken mußte, wie die Machtmittel des Uferstaates tatsächlich beherrschen, wenn auch nicht zum eigentlichen Staatsgebiet machen konnten. Das war aber zuverlässig nur innerhalb der Schußweite der Strandgeschütze der Fall. „Kanonenschußweite" galt daher für lange Zeit als die Grenze der Territorialhoheit der Meeresuferstaaten. (Damit verwandt ist das altgermanische „Hammerwurfsrecht", worüber näheres im Artikel: „Hoheitsgrenze und Hammerwurfsrecht" von Dr. Handtke, „Marine-Rundschau" 1909, Novemberheft, ausgeführt ist.) Bei der rasch fortschreitenden technischen Vervollkommnung der Geschütze wurde diese Grenze aber neuerdings unsicher. Man griff daher zu dem Mittel der vertragsmäßigen oder auch einseitig-deklaratorischen Festsetzung der Seegrenzen. Von ersterem haben namentlich die Nordseeuferstaaten Gebrauch gemacht in einem Abkommen, von dem unten noch mehr die Rede sein wird.

Mit der Festsetzung der Seegrenze ist aber erst ein kleiner Teil der vom Fischereirecht zu lösenden Aufgaben erledigt. Man hat damit nur das Gebiet, auf

Digitized by Google

dem Streitfragen entstehen können, die nicht nach dem Recht eines Staates allein zu entscheiden sind, verkleinert, und zwar aus dem Grunde in praxi nicht ganz unerheblich, weil die flachen, küstennahen Meeresteile meistens die besten und am stärksten besuchten Fischgründe sind. Aber es bleiben große Meeresgebiete, die regelmäßig von international zusammengesetzten Fischereiflotten besucht werden, dennoch von aller Territorialhoheit frei. Für diese erwies es sich als notwendig, durch völkerrechtliche Verträge ein besonderes, und zwar ganz eigenartiges Schutz- und Polizeirecht zu schaffen.

Ferner hat die geschichtliche Entwicklung es mit sich gebracht, daß die Fischereigerechtsamen an einigen fischreichen Küsten in andere Hände gelangt sind als die Küsten selbst, z. B. auf dem Wege, daß ein zur See übermächtiger Staat zwar imstande war, sich die Fischerei gewaltsam anzueignen, während er die angrenzenden Landstriche seinem Gegner nicht entreißen konnte. Ähnliche Verhältnisse werden wir an den Küsten des russischen Nordostasiens im Hinblick auf die Japaner finden. Anderseits kommt es auch vor, daß ein Staat einen Küstenstrich abtreten muß, aber im Frieden die Bedingung erwirkt, daß seine Fischer dort weiter ihr Gewerbe ausüben dürfen. So sind z. B. die Verhältnisse bei Neufundland, von denen eingehend weiter unten die Rede sein wird, die, schon verwickelt durch die Rechte der Franzosen und Briten, noch mehr kompliziert werden durch das Dazwischentreten der Amerikaner.

Nach dem vorstehend Gesagten wird unsere Darstellung am zweckmäßigsten in drei Teile zu zerlegen sein:

1. Die Seegrenzen der Territorialhoheit und die Rechtsverhältnisse der Fischerei innerhalb der Territorialgewässer.
2. Die Rechts- und Schutzverhältnisse der Hochseefischerei außerhalb der Territorialgewässer.
3. Die Fischereiberechtigungen Dritter an fremden Küsten.

1. Die Seegrenzen der Territorialhoheit und die Rechtsverhältnisse der Fischerei innerhalb der Territorialgewässer.

Wie schon in der Einleitung erwähnt ist, führte das Bedürfnis, die Herrschaftsrechte, die ein Staat über einen Meeresteil beansprucht, unter allen Umständen, selbst gegen zur See übermächtige Gegner, durchsetzen zu können, zur früheren Beschränkung der Territorialhoheit auf „Kanonenschußweite".

Bei den rapiden Fortschritten der Waffentechnik wurde aber bald wieder unklar, was darunter zu verstehen sei.

In der Praxis läuft nun, wie wir sehen werden, die Bedeutung der Hoheitsfrage für den Fischer darauf hinaus, daß er innerhalb fremder Hoheitsgebiete nicht fischen und auch nur mit festgezurrtem Fanggeschirr fahren darf. Selbst wenn er gar nicht fischt, können ihm nach dem Recht einzelner Staaten klargemachte Fanggeräte fortgenommen werden. Es ist also von größter Wichtigkeit, daß der Fischer imstande ist, die Tatsache, ob er sich noch auf freier See oder schon in fremdem Hoheitsgebiet befindet, stets einwandfrei festzustellen.

Diese Frage und noch einige andere Angelegenheiten, die später zu erörtern sind, führten dazu, daß die Nordseeuferstaaten Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien und die Niederlande (Schweden und Norwegen blieb der

Digitized by Google

Beitritt vorbehalten) am 6. Mai 1882 einen Vertrag schlossen, der zwar den Zweck verfolgte, „die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer" durchzuführen, aber dazu vor allem die Grenzen der Küstengewässer festlegen mußte. Dies geschah im Artikel 2 des Vertrages, der jene Grenze auf 3 sm außerhalb der Niedrigwasserlinie der am weitesten vorliegenden Inseln und Bänke des Uferstaates festsetzt. Innerhalb dieser Grenzlinie ist das Recht zur Fischerei ausschließlich den Angehörigen des Hoheitsstaates vorbehalten. Diese Grenze mag etwas eng erscheinen, denn sie entspricht keineswegs der „Kanonenschußweite", die bei den neuen Geschützen bekanntlich etwa dreimal so weit reicht. Wir Deutschen haben aber jedenfalls heute keinen Grund mehr, mit der Bestimmung unzufrieden zu sein. Zu einer Zeit, wo wie vor 30 Jahren englische Fahrzeuge häufig bis in die Elbemündung einliefen, um unseren Finkenwärdern die Schollen wegzufangen, und sich an den Küsten Ostfrieslands und der nordfriesischen Inseln ebenfalls als recht ungebetene Gäste einzustellen beliebten, die nicht nur Fische, sondern auch Fanggeräte einzuheimsen suchten, konnte die völkerrechtliche Festlegung jener Grenzlinien immerhin auch für uns als ein Fortschritt gelten, während England damals ein großes Interesse hatte, die Küstengewässer möglichst klein zu bemessen, eben wegen des großen Betriebes seiner eigenen Fischerei, die vielfach fremde Gewässer aufsuchte.

Inzwischen haben sich aber die Zeiten geändert. Die Einführung des Dampfes in die Fischerei ermöglicht es den Fischern, weiter entlegene Fangplätze aufzusuchen. Die deutsche Heringsfischerei, die damals nur von einer einzigen Gesellschaft mit einigen wenigen Loggern betrieben wurde, hat sich mächtig entfaltet und wird es im laufenden Jahre wohl auf annähernd 300 Fahrzeuge bringen, die darauf angewiesen sind, in der Nähe der englischen Küste zu fischen. Diese sowohl wie die Dampffischer haben geradezu ein Lebensinteresse daran, daß die Hoheitsgrenze nicht erweitert wird. Die küstennahen deutschen Gewässer anderseits sind inzwischen ziemlich abgefischt, so daß aus dem Grunde des Schutzes eigener Fischbestände eine Ausdehnung der Hoheitsgrenze von Deutschland nicht gerade angestrebt zu werden braucht, weil es eben nicht mehr viel zu schützen gibt.

Norwegen und Schweden sind übrigens dem Vertrage nicht beigetreten und haben zum Schutz ihrer eigenen sehr wertvollen Fanggründe die Hoheitsgrenze auf 4 sm außerhalb der fernsten Schären bemessen. Damit halten sie sich unliebsamen Wettbewerb in der Dorsch- und Küstenheringsfischerei erfolgreich fern.

Auch Dänemark hat für einen Teil seiner Ostseegewässer (Kattegat, Sund bei Bornholm und Christiansö) in einem Vertrage mit Schweden vom 14. Juli 1899 die 4 sm-Grenze beansprucht, während es im Kleinen Belt die Fischereigrenze gegen Deutschland gleichfalls vertraglich geregelt hat.

Die meisten übrigen Vertragsstaaten erkennen die 3 sm-Grenze auch außerhalb des auf die Nordsee beschränkten Vertragsgebietes an.

Bemerkenswert ist, daß Rußland, das dem Vertrage nicht beizutreten in der Lage war, da es kein Nordseestaat ist, neuerdings autonom Bestimmungen erlassen will, wonach es seine Hoheitsgrenze im Weißen Meere auf 12 sm Küstensaum ausdehnen wird. Es hat nämlich der Fischreichtum jenes Meerbusens in erhöhtem Maße die Beachtung fremder, namentlich englischer Fischer gefunden, so daß die Russen

Digitized by Google

nicht mit Unrecht für seinen Bestand fürchten, zumal da ihre eigene Fischerei vorwiegend handwerksmäßiger Kleinbetrieb und in technischer Beziehung den fremden Fischdampfern bedeutend unterlegen ist. Argentinien bestimmt als Seegrenze die 10 sm-Linie, vom Hochwasserstand ab gerechnet (Reglement vom 18. September 1907).

Im Absatz 2 des hier behandelten 2. Artikels des Vertrages vom 6. Mai 1882 wird einesteils um Zweifel auszuschließen, andernteils um der Küstenfischerei einen noch weiter reichenden Schutz zu gewähren, die Abgrenzung von Buchten in der Weise festgesetzt, daß „das Gebiet der 3 sm von einer geraden Linie ab zu rechnen ist, welche in dem dem Eingang der Bucht zunächst gelegenen Teile von einem Ufer zum andern da gezogen gedacht wird, wo die Öffnung zuerst nicht mehr als 10 sm beträgt."

(Es liegt auf der Hand, daß es für den Fischer nicht ganz leicht sein muß, besonders bei ungünstigem Wetter, auszumachen, ob er sich noch 3 sm außerhalb einer gedachten [!] Linie befindet. Zuwiderhandlungen sind daher, namentlich in der Islandfischerei, nicht eben selten.)

Da der Vertrag vom 6. Mai 1882 nur für die Nordsee gelten sollte, dies aber ein ziemlich vager Begriff war, so erschien es notwendig, genauere Grenzen für die Nordsee festzusetzen, die, einmal in die Praxis eingeführt, nun auch in der Geographie als maßgebend angesehen werden.

Der Artikel 4 umschreibt demnach die Grenzen der Nordsee (unter ausdrücklicher Beschränkung auf den Gegenstand des Vertrages) wie folgt:

Artikel 4. Die Grenzen der Nordsee werden, insoweit es sich um Anwendung der Bestimmungen dieses Vertrages handelt, gebildet:

I. im Norden durch den 61. Grad nördlicher Breite;

II. im Osten und Süden:
1. durch die norwegische Küste zwischen dem 61. Grad nördlicher Breite und dem Leuchtturm von Lindesnaes (Norwegen);
2. durch eine gerade Linie, die man sich von dem Leuchtturm von Lindesnaes nach dem Leuchtturm von Hanstholm (Dänemark) gezogen denkt;
3. durch die Küsten Dänemarks, Deutschlands, der Niederlande, Belgiens und Frankreichs bis zum Leuchtturm von Gris Nez;

III. im Westen:
1. durch eine gerade Linie, die man sich von dem Leuchtturm von Gris Nez (Frankreich) nach dem östlichen Feuer von South Foreland (England) gezogen denkt;
2. durch die Ostküsten von England und Schottland;
3. durch eine gerade Linie, welche Duncansby Head (Schottland) mit der Südspitze von South Ronaldsha (Orkney-Inseln) verbindet;
4. durch die Ostküsten der Orkney-Inseln;
5. durch eine gerade Linie, welche das Feuer von North Ronaldsha (Orkney-Inseln) mit dem Feuer von Sumburgh Head (Shetland-Inseln) verbindet;
6. durch die Ostküsten der Shetland-Inseln;
7. durch den Meridian des Feuers von North Unst (Shetland-Inseln) bis zum 61. Grad nördlicher Breite.

Digitized by Google

Sind durch die vorstehend erläuterten Bestimmungen genau die Grenzen umschrieben, außerhalb deren die Küstenstaaten ihre Fischereiverhältnisse autonom zu regeln berechtigt, innerhalb deren aber die Normen des Vertrages verbindlich sein sollen, so sind nunmehr die gesetzlichen Vorschriften zu nennen, durch die das Deutsche Reich einerseits den im nächsten Abschnitt eingehender zu erörternden Vertragsbestimmungen eine auch auf die deutschen Küstengewässer sich erstreckende, erweiterte Geltung gegeben hat und anderseits die Fischerei in seinen Territorialgewässern sichert und regelt.

Zu letzteren Vorschriften gehören vor allem die beiden Paragraphen 296 und 296a des Strafgesetzbuches. § 296 verbietet für alle Gewässer des Reiches das Fischen und Krebsen zur Nachtzeit, bei Fackellicht oder unter Anwendung schädlicher oder explodierender Stoffe bei Geldstrafe bis zu 600 ℳ oder Gefängnis bis zu 6 Monaten. Diese Bestimmung ist im Interesse der Erhaltung des Fischbestandes getroffen, aber für die Seefischerei von geringerer Bedeutung.

Wichtiger ist § 296a, eingefügt durch Gesetz vom 26. Februar 1876, der mit den gleichen Strafen Ausländer bedroht, die in deutschen Küstengewässern unbefugt fischen. Außerdem ist auf Einziehung der Fanggeräte zu erkennen, die der Täter bei dem unbefugten Fischen bei sich geführt hat, ferner sämtlicher im Fahrzeuge enthaltener Fische, ohne Unterschied, ob Fanggeräte oder Fische dem Verurteilten gehören oder nicht.

Dieses Gesetz ist also schon 6 Jahre vor dem Nordseevertrage erlassen. Letzterer ist für seine Anwendung aber insofern wichtig, als er die Interpretation des Begriffes „deutsche Küstengewässer" auf 3 sm festlegt.

Im Vergleich zu der entsprechenden Bestimmung anderer Nationen, die zum Teil keine Freiheitsstrafen, wohl aber höhere Geldstrafen kennen, sind die deutschen Strafandrohungen als ziemlich scharf zu bezeichnen. Da zur Zeit des Entstehens des Gesetzes die deutsche Küstenfischerei aber recht arg durch fremde Raubfischer belästigt wurde, ist der kräftige Rechtsschutz, den das Gesetz bietet, jedoch durchaus am Platze gewesen — bester Beweis dafür ist die erhebliche Besserung der Verhältnisse, die seitdem eingetreten ist. Da immer noch Verurteilungen aus § 296a vorkommen, ist anderseits auch nicht der geringste Grund einzusehen, weshalb wir auf jene bewährten Schutzmaßregeln verzichten sollten, wie man im Auslande schon öfter gewünscht hat. Das Vergehen gegen § 296a kann naturgemäß nur von Ausländern als Selbsttätern begangen werden, Deutsche können nur als Teilnehmer oder „mittelbare Täter" in Frage kommen (vgl. v. Liszt, Lehrbuch des deutschen Strafrechts). Maßgebend erscheint diesem hervorragenden Kenner des Straf- und Völkerrechts die „Staatsangehörigkeit des Unternehmers", welche Auffassung allerdings den Eintritt des vom Gesetzgeber gewollten Erfolges — Schutz der wirtschaftlichen Interessen der deutschen Fischerei — durchaus sicherstellt. Demnach macht sich ein deutscher Fischer strafbar, wenn er mit seinem, unter deutscher Flagge fahrenden, aber an einen ausländischen Unternehmer vercharterten Fahrzeuge in deutschen Gewässern fischt. Etwas anderes ist es natürlich, wenn er in deutschen Gewässern für seine eigene Rechnung fischt und seinen Fang im Auslande an den Markt bringt. In letzterem Falle ist er natürlich selbst Unternehmer und straffrei.

Im übrigen werden die Verhältnisse der Küstenfischerei in Deutschland partikularrechtlich geregelt. Das Fischereigesetz für den Preußischen Staat vom 30. Mai

Digitized by Google

1874 traf auch für Küstenfischer und Binnenfischer schon eine Bestimmung, die später in das internationale Recht übergegangen ist, nämlich die in seinem § 19 vorgeschriebene Kennzeichnung der zum Fischfang gebrauchten Geräte, durch die deren Eigentümer ermittelt werden kann. Während aber das preußische Gesetz die Kennzeichnung nur für ohne Beisein des Fischers ausliegende Fischerzeuge forderte, hat Artikel 11 des Vertrages vom 6. Mai 1882 die Bestimmung auf alle Fischereigeräte ausgedehnt.

Durch das Ausführungsgesetz zum Vertrage vom 6. Mai 1882 vom 30. April 1884 sind im übrigen alle in den Artikeln 6 bis 23 enthaltenen Vorschriften des Vertrages auch auf den Aufenthalt der Seefischereifahrzeuge in deutschen Küstengewässern erstreckt und für Zuwiderhandlungen die im § 296/296a des Strafgesetzes vorgesehenen Strafen sinngemäß angedroht worden.

Mit der Durchführung der gesetzlichen Bestimmungen sind von den deutschen Uferstaaten besondere Behörden beauftragt: in Preußen die Oberfischmeisterämter (Labiau, Pillau, Neufahrwasser, Swinemünde, Stralsund, Altona, Kiel und Husum) und Fischmeisterämter (Stolpmünde, Rügenwaldermünde), in den übrigen Bundesstaaten die Verwaltungsbehörden. Diese Behörden haben eine Anzahl weiterer Vorschriften erlassen, z. B. über Mindestmaß von Fischen usw., deren Erörterung hier zu weit führen würde. Andere Staaten, wie z. B. Dänemark, haben ebenfalls solche Einzelheiten auf dem Wege der Gesetzgebung geregelt.

2. Die Rechts- und Schutzverhältnisse der Hochseefischerei außerhalb der Territorialgewässer.

Von „Rechts- und Schutzverhältnissen" der Hochseefischerei kann man eigentlich erst seit Inkrafttreten des Vertrages vom 6. Mai 1882 reden, das am 15. Mai 1884 erfolgte.

Die wichtigsten Übelstände, die jene polizeiliche Überwachung der Fischerei durch Kriegschiffe, wie sie der Vertrag vorsieht, bekämpfen sollte, waren häufiger Netzraub, fahrlässige oder absichtliche Beschädigung von Netzen und das Fischen in Territorialgewässern gewesen. Zur Verhinderung des letzteren hat man die genaue Abgrenzung der Hoheitssphären geschaffen, von der schon die Rede war. Um die ersteren zu beseitigen, war notwendig:

a) die Feststellung eines jeden Fischers, der sich etwas zuschulden kommen ließ, zum Zweck, seine strafrechtliche Verfolgung unter allen Umständen sicherzustellen — gerade dies war bisher äußerst schwer gewesen;
b) die Übergriffe selbst durch geeignete Maßnahmen tunlichst zu verhindern;
c) zur Durchführung des Ganzen eine internationale Fischereipolizei zu schaffen, deren Fahrzeuge, wie sich von selbst ergab, dann weiter den Fischern auch wertvolle Hilfe in Seenot würden leisten können und
d) die Zuständigkeit zu regeln für den Fall einer Strafverfolgung.

a. Die Identifizierung der Fischereifahrzeuge.

(Artikel 5 bis 13.)

Um den an erster Stelle genannten Zweck der Feststellung von Fischern zu erreichen, die gegen Bestimmungen des Vertrages verstoßen hatten, führte man laut

Digitized by Google

Artikel 5 des Vertrages den Registerzwang und die bekannten Unterscheidungsbuchstaben und -Nummern der Fischerfahrzeuge ein, die in genau vorgeschriebener Größe (Artikel 8) an Bug und Großsegel beiderseits in abstechender Farbe angebracht sein müssen, damit sie auch bei schlecht sichtigem Wetter auf eine gewisse Entfernung erkennbar sind. Außerdem hat jedes Fahrzeug am Heck Namen und Heimatshafen zu verzeichnen (Artikel 7). Nach dem schon zitierten Artikel 11 müssen die Unterscheidungszeichen auch an den Fischereigeräten angebracht sein. Artikel 9 verbietet, die Bezeichnungen zu entfernen oder zu verändern, und Artikel 10 die Führung sonstiger Zeichen neben den vorgeschriebenen.

Artikel 12 und 13 bestimmen, daß jeder Fischer eine Legitimation über seine Nationalität bei sich führen muß und daß letztere nicht durch irgendwelche Mittel verheimlicht werden darf.

In der Praxis haben diese Vorschriften sich als durchweg ausreichend erwiesen, die Identität der Fischerfahrzeuge festzustellen, und man kann wohl sagen, daß sie ihr Teil namentlich zur Bekämpfung des Netzraubes beigetragen haben.

b. Die Verhinderung von Netzschäden.

(Artikel 14 bis 23.)

Angriffen auf ihre Netze sind besonders die Treibnetzfischer, namentlich die Heringsfischer ausgesetzt, deren Fleeth sich bis zu einer Ausdehnung von 5 km vom Schiff aus erstreckt und einen sehr hohen Wert (15 000 bis 20 000 ℳ und wohl noch darüber) darstellt. Deshalb treffen die Artikel 14, 16, 17, 19 vor allem Sondermaßnahmen zum Schutz der Treibnetzfischerei (Ankerverbot bei Nacht in der Nähe von Treibnetzfischern, Luvhalten ungedeckter Boote [16], Verbot des Festmachens von Fischereigeräten an Stellen, wo Treibnetze ausgesetzt sind [17]; im Falle von Schaden durch Grundnetze trifft Beweislast den Grundnetzfischer [19]).

Die übrigen Bestimmungen der Artikelreihe beziehen sich auf alle Betriebsarten der Seefischerei.

Grundlegend ist Artikel 15, der den Fischerfahrzeugen verbietet, „bei der Ankunft an den Fischereigründen so sich hinzulegen oder ihre Netze auszuwerfen, daß sie sich gegenseitig schaden oder den Fischern, welche bereits ihre Arbeiten begonnen haben, hinderlich werden können".

Artikel 18 verbietet das Festmachen von Fahrzeugen am Fischgerät eines anderen Fischers. Er kommt in praxi vor allem wieder den Treibnetzfischern, aber auch den Stellnetzfischern zugute.

Artikel 20 bis 22 regeln die Fälle, in denen ein Zerschneiden von Netzen oder Angelleinen verschiedener Schiffe, die miteinander unklar geworden sind, gestattet werden muß. Letzteres ist im allgemeinen nur dann zulässig — von gegenseitiger Zustimmung abgesehen —, wenn keine andere Möglichkeit zur Trennung übrig blieb. Beweislast trifft den Täter; Angelleinen sind nach dem Zerschneiden unter allen Umständen wieder zu verknoten. Die Pflicht, fremdes Eigentum zu achten, wird besonders scharf im Artikel 22 betont: „Abgesehen von den Fällen der Bergung und den in den beiden vorigen Artikeln vorgesehenen Fällen ist es jedem Fischer untersagt, ihm nicht gehörige

Digitized by Google

Netze, Leinen oder sonstige Fischereigeräte zu zerschneiden, einzuholen oder aufzunehmen, unter welchem Vorwand es auch sei."

Artikel 23 dagegen sucht die Möglichkeit, Netzschäden anzurichten, dadurch recht gründlich auszurotten, daß er verbietet, selbst bei notwendigem Zerschneiden von Netzen sich eines ausschließlich dazu bestimmten Werkzeuges zu bedienen oder ein solches auch nur mitzuführen. Der Schlußabsatz dieses interessanten Artikels lautet: „Die Hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, die nötigen Maßregeln zu ergreifen, um das Einschiffen derartiger Geräte an Bord der Fischerfahrzeuge zu verhindern." Wie das gemacht werden soll, sagt der Vertrag leider nicht.

c. Die Überwachung der Fischerei.
(Artikel 26 bis 30.)

Nach Artikel 26 ist die Überwachung der Fischerei durch Kriegsfahrzeuge der vertragschließenden Mächte auszuführen. Nur Belgien, das keine Kriegsmarine hat, kann sonstige Staatsschiffe verwenden, deren Führer staatlich angestellte Schiffskapitäne sein müssen. (Die Mächte haben im allgemeinen Kleine Kreuzer älterer Bauart, Avisos und mit gutem Erfolge auch Torpedofahrzeuge verwendet.)

Bei allen völkerrechtlichen Abmachungen besteht nun aber die große Schwierigkeit, daß die Mächte fürchten, durch Schaffung gemeinsamer Einrichtungen eine Art von überstaatlicher Gewalt, etwa als Organ einer „civitas maxima" ins Leben zu rufen, die der Souveränität der einzelnen Staaten Abbruch tun könnte, auch scheute man sich, Polizeiorganen anderer Staaten Rechte gegenüber eigenen Staatsangehörigen einzuräumen. Sonst wäre es wohl denkbar gewesen, auf gemeinsame Kosten eine internationale Fischereiaufsichtsflotte mit der Hochseepolizei zu betrauen, was in mancher Hinsicht Vorteile gebracht haben würde. Der Gedanke ist aber selbst heute, wo der Weltpostverein zu einer Institution geworden ist, die kein Mensch mehr entbehren kann, wo man internationale Schiedsgerichte, ja sogar ebensolche Prisengerichte schafft, noch nicht diskutierbar. Viel weniger war er es vor 30 Jahren, wo die Idee einer Solidarität der Kulturmächte, die wenigstens für das Gebiet des Rechtschutzes friedlicher Gewerbe heute durchaus anerkannt wird, sich noch nicht soweit durchgesetzt hatte, als es heute bei der gewaltigen Zunahme internationaler Beziehungen der Fall ist. Man mußte daher den einzelnen Mächten die Stellung von Schiffen überlassen und sich darauf beschränken, allgemeine Regeln für die Handhabung der Polizei aufzustellen, die auch die Grenzen festsetzen, bis zu denen die Schiffskommandanten fremden Fischern gegenüber gehen dürfen. Artikel 27 bestimmt darüber, daß die Ausführung der Vorschriften über Nationalitätsausweis, Unterscheidungszeichen und Vorhandensein verbotener Werkzeuge ausschließlich durch Kreuzer der eigenen Nation überwacht werden darf. (Inhalt der Artikel 6 bis 13 und Absatz 2 des Artikels 23). Nur haben sich die Befehlshaber der Kreuzer derartige Übertretungen, wenn sie solche bei einem fremden Fischer bemerken, gegenseitig mitzuteilen. Dagegen sind die Kreuzer berechtigt, alle anderen Übertretungen der Vertragsbestimmungen selbst festzustellen und sich die Legitimation des betreffenden Fischers vorlegen zu lassen (Artikel 28/29). Ziemlich weitgehende Rechte aber erteilen Artikel 30/32 den Befehlshabern der Fischereikreuzer. Sie lauten:

Digitized by Google

„Artikel 30. Die Befehlshaber der Kreuzer der Vertragsmächte haben die Erheblichkeit der zu ihrer Kenntnis gelangten, ihrer Zuständigkeit unterliegenden Tatsachen zu prüfen und, ohne Unterschied der Ursache, den Schaden festzustellen, welchen die den Hohen vertragschließenden Teilen angehörigen Fischereifahrzeuge erlitten haben.

Sie haben geeignetenfalls ein Protokoll zur Feststellung des Sachverhalts aufzunehmen, so wie derselbe einerseits aus den Erklärungen der Parteien, andererseits aus den Zeugenaussagen der anwesenden Personen sich ergibt.

Der Befehlshaber des Kreuzers hat, wenn der Fall ihm schwer genug erscheint, um diese Maßregel zu rechtfertigen, das Recht, das einer Zuwiderhandlung schuldige Fahrzeug in einen Hafen der Nation des Fischers abzuführen. Er kann selbst einen Teil der Schiffsmannschaft an Bord nehmen, um sie den Behörden der Nation des betreffenden Fahrzeuges zu überliefern.

Artikel 31. Das im vorhergehenden Artikel vorgesehene Protokoll ist in der Sprache des Befehlshabers des Kreuzers und nach den in seinem Lande gebräuchlichen Formen abzufassen.

Die Angeschuldigten und die Zeugen haben das Recht, dem Protokolle in ihrer eigenen Sprache alle Angaben und Zeugenaussagen hinzuzufügen oder hinzufügen zu lassen, welche sie für dienlich halten.

Diese Erklärungen sind ordnungsmäßig zu unterschreiben.

Artikel 32. Der Widerstand gegen die Anordnungen der Befehlshaber der mit der Fischereipolizei beauftragten Kreuzer oder derjenigen Personen, welche in deren Auftrage handeln, soll, ohne Rücksicht auf die Nationalität des Kreuzers, wie der Widerstand gegen die Staatsgewalt der Nation des Fischereifahrzeuges angesehen werden."

Es handelt sich bei den unter diese scharfen Bestimmungen fallenden Vergehen nach Artikel 28 vor allem um solche, die die Ausübung der Fischerei betreffen (also Verursachung von Netzschäden usw.) und in das wirtschaftliche Interesse der Fischer direkt eingreifen oder (Artikel 32) die Autorität der Überwachung selbst in Frage stellen würden. Die Bestimmungen der Artikel 28/32 bilden somit das eigentliche Rückgrat des ganzen Vertrages und haben sich in einer fast 30jährigen Praxis geradezu glänzend bewährt. Wenn Wünsche aus Interessentenkreisen hierzu noch laut werden, dann gehen sie stets auf energischere Durchführung jener Vorschriften, die naturgemäß nur durch Vermehrung der Aufsichtsschiffe zu erreichen ist. Die deutsche Regierung kommt diesen Wünschen im laufenden Jahre durch Verwendung von Torpedofahrzeugen in größerem Umfange als bisher entgegen, was um so dankenswerter ist, als die deutsche Heringsfischerei noch immer über gelegentliche Netzverluste klagt.

Ist auf See eine Handlung vorgekommen, die an sich nicht so schwer erscheint, daß das Einbringen des schuldigen Schiffes erforderlich wäre, die aber doch einem Fischer Schaden gebracht hat, so kann nach Artikel 33 durch den Kreuzerkommandanten ein Vergleich zwischen den Parteien herbeigeführt werden, der eine Entschädigung festsetzt, die tunlichst gleich an Ort und Stelle zu leisten ist, sonst aber durch die berechtigte Partei nötigenfalls auf gerichtlichem Wege im Heimatshafen des Schuldigen leicht beizutreiben ist. Kommt der Vergleich jedoch nicht zustande, so kann das

Digitized by Google

schuldige Fahrzeug trotz der Verhandlungen immer noch nach einem Hafen seiner Nation abgeschleppt werden.

d. Sonstige Bestimmungen des Haager Vertrages.

Es ist jetzt noch übrig zu erwähnen, daß Artikel 34 die Verfolgung der Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften des Vertrages dem Staate selbst zur Pflicht macht (öffentliche Klage), daß Artikel 35 den Erlaß entsprechender Strafbestimmungen vorschreibt und daß Artikel 36 als zuständig für die Strafverfolgung den Staat bezeichnet, dem — im Fall Tätlichkeiten usw. zwischen Fischern verschiedener Nationalität vorgefallen sind — die schuldige Partei angehört.

Sodann ist auch auf die Artikel 24 und 25 hinzuweisen, die Vorschriften über Lichterführung usw. und das Bergungsrecht an Fischereigeräten enthalten. Aufgefundene Geräte sind demnach vom Finder im ersten Hafen, den er anläuft, abzuliefern und dem Eigentümer nach Sicherstellung eines Bergelohnes zur Verfügung zu stellen.

Nach einem Erlaß des Reichskanzlers vom 11. November 1897 hat sich weiter als wünschenswert herausgestellt, daß die Fischereikreuzer der Vertragsmächte einen einheitlichen Stander (dreieckig mit je zwei blauen und gelben Feldern) führen und daß ferner ein einfaches Signalsystem für den Verkehr zwischen Fischern und Fischereikreuzern geschaffen wurde. Neuerdings hat die Einführung der drahtlosen Telegraphie auf den Fischereiaufsichtsschiffen und auch schon bei einzelnen Fischdampfern (mit Unterstützung des Reichs) zu einer bedeutsamen Steigerung der Wirksamkeit des Aufsichtsdienstes geführt, die z. B. die Organisation eines Sturmwarnungsdienstes ermöglichte. Daß die Kreuzer durch Aushilfe mit Lebensmitteln im Notfalle, durch ärztlichen Beistand und durch Unterstützung in Seenot den Fischern manche wertvolle Hilfe leisten, ist bekannt genug.

Es galt indessen, die Fischer nicht nur gegen rücksichtslose Kameraden, gegen Wind und Wetter, sondern auch gegen ihren Unverstand und die Ausbeutungslust profitgieriger Geschäftsleute zu sichern.

Diesem Zweck soll der Vertrag vom 16. November 1887 zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See dienen, der unter den gleichen Staaten, wie der vom 6. Mai 1882 abgeschlossen wurde. Er verbietet den Verkauf von Branntwein an die Hochseefischer, macht den Mundvorrat und Gebrauchsgegenstände konzessionspflichtig und untersagt ferner, was sehr wesentlich ist, den Tauschhandel solcher Waren gegen gefangene Fische, Schiffs- und Fischereigeräte. Früher wurde darin ein für die Fischer höchst nachteiliger Unfug getrieben. Die konzessionierten Handelsfahrzeuge haben laut Vereinbarung vom 14. Februar 1893 eine weiße Flagge mit einem schwarzen S zu führen.

Indessen hat man nicht nur für die Fischer, sondern auch zum Schutz gegen die Fischer internationale Vereinbarungen treffen müssen: nämlich den Vertrag vom 14. März 1884 zum Schutz unterseeischer Telegraphenkabel, der schon die fahrlässige Beschädigung eines Kabels unter Strafe stellt (Artikel 2), unbeschadet zivilrechtlicher Ansprüche. Hiervon werden namentlich die Schleppnetzfischer berührt, die allerdings häufig den Kabeln recht gefährlich werden. Der Vertrag enthält auch noch einige

Digitized by Google

andere für die Fischerei in Frage kommende Vorschriften geringerer Bedeutung (es muß eine Entfernung von 1 sm von arbeitenden Kabellegern innegehalten werden, Artikel 5, oder von 1/4 sm von mit Bojen bezeichneten Kabeln, Artikel 6).

3. Die Fischereiberechtigungen an fremden Küsten.

Die Ursachen, die das Entstehen fremder Fischereigerechtsamen historisch begründen können, sind schon in der Einleitung kurz gestreift: die wichtigsten sind Verschiebungen in den Hoheitsverhältnissen, die Land und See nicht gleichmäßig treffen, oder Veränderungen der Machtverhältnisse, wobei die schwächere Partei Fischereikonzessionen zugestehen muß. Als Besonderheit kommt die Lage hinzu, die dann entsteht, wenn eine Anzahl von Nationen Fischerei treibt an den Küsten eines herrenlosen Landes, wie z. B. der Walfang in Spitzbergen im 17. Jahrhundert (Näheres darüber in „Seefischerei und Schiffahrt in Nordeuropa", vom Verfasser dieses Aufsatzes, „Marine-Rundschau" 1910, November- und Dezemberheft).

Ähnliche Zustände bilden sich heutzutage vielleicht auf einigen antarktischen Inselgruppen heraus, wo unter norwegischer, argentinischer und chilenischer Flagge auf Wale gejagt wird.

Anläßlich der Umgestaltungen des völker- und staatsrechtlichen Verhältnisses von Korea hat Japan dort auch das Fischereirecht geändert. Zunächst, als nach dem russischen Kriege Korea noch nominell unabhängig blieb, mußte es mit Japan einen Vertrag schließen, der den japanischen und koreanischen Fischern das Recht zugestand, in den Meeren beider Länder gleichberechtigt die Fischerei auszuüben — wovon natürlich nur die Japaner Vorteil hatten, da die Koreaner nicht daran dachten, an den japanischen Küsten zu fischen. Nach der völligen Einverleibung Koreas bleibt das Verhältnis natürlich jetzt dauernd so. Der Friede von Portsmouth hat Japan mit der Südhälfte von Sachalin übrigens auch dort äußerst wertvolle Fischgründe gebracht, wozu weitere Bestimmungen traten, die Japan gewisse Fischereirechte an einigen russischen Küsten einräumen.

Die interessantesten und verwickeltsten Rechtsverhältnisse der Fischerei aber finden wir an den Küsten Neufundlands, wo, wie schon einleitend gesagt, drei Großmächte mit historisch begründeten Ansprüchen auf Fischereigerechtsamen miteinander rivalisieren, so daß man das Haager Schiedsgericht mit der definitiven Lösung der Fragen befassen mußte.

Die historische Entwicklung der Frage ist in kurzen Zügen folgende:

Neufundland war ursprünglich durch Cabot an England gebracht, geriet dann an Frankreich und kam im Utrechter Frieden 1713 endgültig wieder an England, doch bedang sich dabei Frankreich das Recht aus, an einem Teil der Küsten jener Insel zu fischen, zu landen und den Fang an Land zu bearbeiten und zu trocknen. 1763 wurden im Pariser Frieden diese Abmachungen bestätigt und die beiden der Südküste Neufundlands vorgelagerten Inseln St. Pierre und Miquelon an Frankreich zurückgegeben.*) Im Frieden von Versailles 1783 wurden die Grenzen des „French

*) Vgl. hierzu: „Mitteilungen des deutschen Seefischereivereins", Bd. X, 11 (Aufsatz von Dr. August Schmidt), Bd. XXIV, 6/7 und Bd. XXV, 1 (Aufsätze von Dr. Kuntzemüller).

Digitized by Google

shore" auf die Hälfte der Ostküste und die ganze Westküste Neufundlands festgesetzt, was 1814 und 1815 erneut bestätigt wurde.

Inzwischen aber war die Bevölkerung Neufundlands selbst und damit ihr Interesse am Wettbewerb stark angewachsen. Auch die Vereinigten Staaten von Amerika, die im Versailler Frieden ihre Fischereirechte, die ihnen als britischer Kolonie an allen damals England gehörigen Küsten Amerikas zustanden, sich zu wahren gewußt hatten, gewannen ein verstärktes Interesse an der Neufundlandfischerei, ebenso Kanada.

Frankreich anderseits suchte die Verträge dahin auszulegen, daß ihm am French shore das alleinige Recht zur Ausübung des Fischens zustände. Naturgemäß mußte dies zu Streitigkeiten mit den Neufundländern und den anderen Beteiligten führen, deren Beilegung auf vertragsmäßigem Wege zwar wiederholt versucht, aber stets durch die ablehnende Haltung des Neufundländer Parlaments vereitelt wurde.

Die Vereinigten Staaten hatten nun 1812 bis 1815 wieder einen Krieg mit England geführt, infolgedessen England deren Fischereirechte für verfallen erklärte, sie aber 1818 doch wieder anerkannte insofern, als die Unionfischer an den Küsten Labradors und im Süden Neufundlands zum Fischen und Fischetrocknen zugelassen wurden. Auch dieses Verhältnis war mannigfachen Schwankungen unterworfen. Von 1854 bis 1866 und dann wieder von 1873 bis 1885 gestanden sich die Union, Kanada und Neufundland gegenseitig freien Fischfang an ihren Küsten zu.

Die Interessen der fremden Fischereien an den Küsten Neufundlands erforderten nun aber nicht nur unbehinderte Ausübung des Fischfanges selbst, sondern auch Zulassung zum Ankauf von Ködern, namentlich an der Südküste der Insel, und wenigstens bei der Union auch die Anwerbung neufundländischer Mannschaften zum Dienst auf ihren Schiffen.

Dadurch kam nun unter den Neufundländern selbst ein Interessengegensatz zustande. Die Regierung hielt im allgemeinen aus nationalen Gründen an einer Politik fest, die den tunlichsten Ausschluß der Fremden anstrebte, wenn man auch geneigt war, wenigstens den Amerikanern gegen handelspolitische Vergünstigungen auf dem Gebiet der Fischerei Zugeständnisse zu machen. Auf der anderen Seite hatten manche neufundländischen Fischer ein Interesse an dem erwähnten Köderverkauf und an der Möglichkeit, auf amerikanischen Schiffen Stellung und Verdienst zu finden. Bis 1885 ging aber die Sache auf der Grundlage voller Gleichberechtigung der Amerikaner leidlich glatt. Dann belegte die Union plötzlich fremde Fische mit einem Eingangszoll, worauf die Neufundländer mit einem Verbot des Köderankaufs antworteten (Bait-Bill von 1886, das auch die Franzosen traf. Vertragsverhandlungen (Chamberlain-Bayard) verliefen ergebnislos, doch wurden die Amerikaner seit 1888 gegen eine Abgabe von 1½ Dollar für die Registertonne wieder zum Köderankauf zugelassen. 1890 nahm nun ein sehr energischer Mann, der Neufundländer Minister Sir Robert Bond, die Regelung der nur provisorisch gelösten Frage in die Hand, erreichte aber zunächst auch nicht viel, da er mit der britischen Regierung selbst in Differenzen geriet; schließlich nahm er seine Zuflucht zu scharfen Maßnahmen, wie Verbot der Anwerbung neufundländischer Seeleute usw. Die Union trat darauf mit London direkt in Verhandlungen, die 1906 zum Abschluß eines modus vivendi führten, der die amerikanischen Ansprüche im

Digitized by Google

wesentlichen zugestand, aber in Neufundland gewaltigem Widerspruch begegnete. 1907 wurde er daher auf Grund neuer Verhandlungen dahin abgeändert, daß die Anwerbung von Seeleuten aus Neufundland nur außerhalb der 3 sm-Grenze gestattet sein, daß ferner geringe Abgaben von den Amerikanern gezahlt werden und daß sie den neufundländer Vorschriften über den Zolldienst unterworfen sein sollten. Im übrigen soll die Angelegenheit dem Haager Schiedsgericht unterbreitet werden.

Ganz anders ist die Entwicklung der französischen Beziehungen verlaufen. Die Bait-Bill hatte den ausgesprochenen Zweck verfolgt, auch den Franzosen die Neufundlandfischerei zu verschließen, doch wußten diese sich auf der Neufundlandbank selbst dadurch für den Köder Ersatz zu schaffen, daß sie eine dort häufige Molluskenart verwenden lernten. Aber der Hummerfang am French shore hatte zu neuen Differenzen Anlaß gegeben, die durch ein von Jahr zu Jahr verlängertes vorläufiges Abkommen, das direkt zwischen London und Paris abgeschlossen wurde, nicht aus der Welt zu schaffen waren.

Der Chauvinismus Frankreichs, der sich bisher scharf gegen England gewandt hatte, änderte nun bekanntlich zu Anfang des neuen Jahrhunderts seine Richtung. Der Minister Delcassé trug dann kein Bedenken, die alten historischen Vertragsrechte an der Neufundlandfischerei gegen einige Grenzberichtigungen in Westafrika einzutauschen (Vertrag vom 8. April 1904). Die französischen Anlagen zum Fischetrocknen usw. an der Küste Neufundlands sind dem Abkommen zufolge zu räumen, wofür die Eigentümer zu Entschädigungsansprüchen berechtigt sind, falls ihr Betrieb vor 1903 eröffnet war. Auch das Recht zum Ankauf von Ködern gab Delcassé auf. Die Fischer von Saint Malo, Fécamp und Granville protestierten vergeblich — sie fielen als Opfer auf dem Altar der großen Politik.

Damit scheint eine der interessantesten Fragen, die seit 200 Jahren die Diplomaten und Völkerrechts-Juristen lebhaft beschäftigt hat, ihre Erledigung gefunden zu haben. Nur zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien wurde zur Zeit der Abfassung dieses Artikels noch weiter wegen Neufundland verhandelt, nachdem erstere mit Kanada glücklich zu einer Verständigung über die Fischerei in den Grenzgewässern gelangt sind.

Digitized by Google

Die Jubiläumsversammlung der Institution of Naval Architects 1911.

I.

Die Jubiläumsversammlung der Gesellschaft wurde am 4. Juli in der Grand Hall of the Connaught Rooms durch den Herzog von Connaught in Gegenwart einer erlesenen Gesellschaft, unter der sich viele Abgeordnete fremder Marineminister und fremder Gesellschaften befanden, eröffnet. Am Vorstandstisch waren außer dem Herzog von Connaught anwesend der Marquis von Bristol (Präsident der Institution), Lord Brassey, Kontreadmiral C. J. Briggs (Controller of the Navy), der den Ersten Lord der Admiralität vertrat, und M. Bertin, Präsident der Association Technique Maritime und früherer Direktor der Marinebauten in Frankreich.

Der Herzog von Connaught eröffnete den Kongreß mit einer Begrüßung der Versammelten und übermittelte den Ausdruck der Sympathien des Königs mit den Zielen der Versammlung. Nach ihm überbrachte Kontreadmiral Briggs in Vertretung von Mr. McKenna der Versammlung die Glückwünsche der Admiralität zu dem Jubiläum und zu dem Anwachsen der Gesellschaft seit ihrer Gründung vor 50 Jahren. Schließlich sprach der Marquis von Bristol als Präsident. Seine Ansprache schloß mit der Absendung eines Huldigungstelegramms an den König. Dann begannen die Vorträge.

Über den Inhalt der wichtigsten Vorträge ist kurz folgendes zu berichten:

1. The History of the Institution of Naval Architects and the Progress of Scientific Education in Naval Architecture. Von Sir William White.

Die Institution wurde am 16. Januar 1860 gegründet. Die persönlichen Erinnerungen des Vortragenden beginnen erst im Jahre 1866, über verschiedene Ereignisse der ersten fünf Jahre berichtete er daher auf Grund von Mitteilungen des Ehrenvizepräsidenten S. N. Barnaby, eines der wenigen Lebenden, die der Institution seit ihrer Gründung ständig als Mitglied angehört haben.

Das Gründungsjahr der Gesellschaft fiel in eine Übergangsperiode des Schiffbaues. Die Umwandlung der englischen Flotte in eine Dampferflotte war nach langem Zögern und vielem Widerspruch im Gange. Kurz vorher war der Panzer als Seitenschutz eingeführt worden. Schon 1859 wurden die ersten englischen Panzerschiffe in Bau gegeben und gleichzeitig eine Anzahl ungepanzerter Linienschiffe und Fregatten in Dampfschiffe verwandelt. 1860 waren noch zwei Drittel aller in England gebauten Handelsschiffe aus Holz. Damals baute man fast nur nach Erfahrung und Faustregeln. Die Theorie des Schiffbaues, soweit sie schon zu jener Zeit entwickelt war, wurde im ersten Band der „Transactions“ von Dr. Wolley skizziert. Jetzt wurden aber wissenschaftliche Versuche und Methoden nötig. Besonders Frankreich ging in dieser Beziehung bahnbrechend vor. Auch in England wurden zwei Schiffbauschulen gegründet.

Digitized by Google

Die Gründung der Gesellschaft wurde von achtzehn Personen, darunter zehn Angehörige des Marineamtes, vorgenommen. Bald nach der Gründung tagte die erste dreitägige Hauptversammlung. Über die Ziele der Gesellschaft gibt der erste Band der „Transactions" Auskunft.

Der Vortragende machte dann genaue Angaben über die bisherigen Präsidenten, Vizepräsidenten, Schatzmeister usw. sowie über die Organisation der Gesellschaft.

Als Fachmitglieder wurden zunächst nur Schiffbauer, seit 1869 auch Marineingenieure aufgenommen; gegenwärtig werden als Aufnahmebedingungen Fachschulbildung, siebenjährige Praxis und ein Alter von 30 Jahren verlangt. 1899 wurde eine besondere Mitgliedsklasse für Mitglieder unter 30 Jahren, 1905 eine besondere Studentenklasse (Alter 18 bis 25 Jahre) gebildet. Außer Schiffbauern werden auch Seeleute, Maschinenbauer usw. als „Associates" aufgenommen.

Die erste Mitgliedsliste enthält 324 Mitglieder. Die Mitgliedszahl ist 1911 auf 2047 gestiegen.

Zum Schluß seines Vortrages behandelte der Vortragende die Beziehungen der Institution zu den fremdländischen schiffbautechnischen Gesellschaften, ließ sich über die Ausbildung der Schiffbauingenieure näher aus und rühmte die Jahrbücher, „Transactions", der Gesellschaft wegen ihres gediegenen Inhaltes.

2. Fifty Years Architectural Expression of Tactical Ideas. Von Admiral Sir Cyprian Bridge.

Nach Ansicht des Vortragenden geben die Pläne eines Kriegschiffes ein Bild der taktischen Gedanken des betreffenden Zeitabschnittes. Von diesem Gesichtspunkte aus behandelte er die wichtigsten Schiffe der englischen Marine.

Im Jahre 1860 war in der englischen Marine noch der Kriegschiffstyp des 17. Jahrhunderts vertreten. Die zwar schon in beträchtlicher Zahl vorhandenen Dampfschiffe ähnelten in Zweck, Aussehen und Bewaffnung den Segelschiffen. Die Taktik wurde von dem Geschütz beherrscht. Die Kampfesart war anfangs Schiff gegen Schiff; später galt der Grundsatz, eine größere Zahl von Schiffen an eine kleinere heranzubringen. Die damalige schiffbauliche Entwicklung stellte sich in der Vermehrung der Geschütze bis auf 74 Stück dar.

Die Einführung der Panzerung brachte zunächst keinen Wechsel in der Taktik, sondern nur eine Verminderung der Geschützzahl, ohne Änderung der Aufstellung. „Warrior" und „Black Prince" hatten z. B. eine Breitseite von 20 Geschützen und alle in den Jahren 1859 bis 1868 vom Stapel gelaufenen Panzerschiffe — mit Ausnahme des Turmschiffes „Prince Albert" und der „Bellerophon" — hatten eine Breitseite von wenigstens 12 Geschützen. Auch der von Captain Coles 1860 in einem Vortrage erläuterte Entwurf eines Turmschiffes mit neun Doppeltürmen unterlag noch dem Grundsatz einer zahlreichen Batterie. Erst in den Jahren 1871 bis 1875 trat mit dem Bau von Turmschiffen mit teilweise gesteigertem Kaliber ein Umschwung in der Zahl der Geschütze ein.

Zwischen 1863 und 1887 herrschte in erster Linie die Absicht vor, die Verteidigungswaffen zu verstärken; es begann der heute noch bestehende Kampf zwischen Geschütz und Panzer.

Digitized by Google

1879 entschied man sich, ohne daß die taktischen Vorteile dieses Typs praktisch erprobt waren, endgültig für das Turmschiff. Man hoffte ferner, im Rammsteven eine neue Waffe gefunden zu haben.

1871 war der selbstfahrende Torpedo eingeführt worden, der zur Anwendung der Schutznetze und einer besseren Schotteinteilung führte, ohne die Taktik zu beeinflussen. Auch entstand eine neue Waffe durch Einführung der Torpedoboote.

Der Panzer wurde dauernd dicker und widerstandsfähiger gemacht, die gepanzerte Fläche und die Geschützzahl verkleinert. Als Vertreter dieser Periode liefen 1870 bis 1875 „Devastation", „Thunderer" und „Dreadnought" ab. Diese Zeit brachte nach Ansicht des Vortragenden einen Niedergang des Einflusses taktischer Ideen auf die Typenentwicklung.

Die Franzosen verschafften damals in ihren Entwürfen als erste wieder dem Grundsatz Geltung, daß die Konzentration der Wirkung der Waffen erstrebt werden muß. In den letzten sechs Jahren macht sich, so schloß der Vortragende, allgemein das Bestreben geltend, inbezug auf Abmessungen der Schiffe und Geschütze einander zu überflügeln.

3. Progress of Naval Construction in Japan. Von Kontreadmiral Motoki Kondo, Generalinspekteur für die Konstruktion der Schiffe.

Der Vortragende behandelte die Entwicklung des Schiffbaues in Japan seit Einführung europäischer Methoden. Der Kiel des ersten in Japan nach europäischem Muster gebauten Kriegschiffes wurde im Jahre 1861 gelegt. Das erste eiserne Schiff lief 1887 vom Stapel.

Der Vortragende ließ sich dann des Näheren über die japanischen Staats- und Privatwerften aus. Es sind vier größere Staatswerften, nämlich die Yokosuka-Werft, die Kure-Werft, zu der auch eine Geschütz- und Panzerplattenfabrik gehört, die Sasebo-Werft, die Maizuru-Werft und drei kleinere Staatsreparaturwerften, ferner zwei große Privatwerften, nämlich die Mitsubishi- und die Kawasaki-Werft, und mehrere kleinere vorhanden.

Der erste Panzerkreuzer, und zwar „Tsukuba" (13 750 Tonnen), wurde 1904 auf der Kure-Werft, das erste Linienschiff, und zwar „Satsuma" (19 500 Tonnen), 1904 auf der Yokosuka-Werft auf Stapel gelegt. Gegenwärtig werden zwei Linienschiffe über 20 000 Tonnen, „Kawachi" und „Settsu", auf der Yokosuka- und der Kure-Werft gebaut, sie sind Oktober 1910 und März 1911 vom Stapel gelaufen. Ferner ist ein Panzerkreuzer (27 500 Tonnen) auf der Yokosuka-Werft auf Stapel gelegt. Das erste Torpedoboot wurde 1899 gebaut; zur Zeit sind zwei Zerstörer (je 1150 Tonnen) im Bau.

Dann sprach der Vortragende über das technische Personal. Die Schiffbaustudierenden wurden früher zu Studienzwecken nach England und Schottland, später auch nach Frankreich geschickt. Jetzt, nach Vereinigung der Technischen Hochschule mit der Universität in Tokio, werden jährlich ein bis zwei Studierende in die Marine eingestellt.

Das technische Korps erhielt um 1887 einen besonderen militärischen Rang, im Jahre 1894 wurde es in ein Schiffbau- und ein Artillerie-Ingenieurkorps getrennt.

Digitized by Google

Die Beförderung und das Gehalt entsprechen dem der Seeoffiziere. Außerdem gibt es noch für besondere Betriebe Zivilingenieure und Leute mit einer mittleren technischen Bildung.

Die tägliche Arbeitszeit beträgt 9 1/2 Stunden, der Arbeitslohn 9 sh für die Woche, d. h. er hat sich in den letzten zehn Jahren mehr als verdoppelt. Auf einigen Werften ist das Prämiensystem eingeführt.

Seit 1902 ist in Kure nach einem besonderen Verfahren, das sich bisher gut bewährt hat, die Panzerplattenfabrikation aufgenommen.

Ferner sprach der Vortragende über die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges, von denen er meinte, daß sie in taktischer und strategischer Hinsicht wertvoller als in konstruktiver wären; man müßte sich jedoch davor hüten, sie zu hoch zu bewerten, denn viele Fragen wären trotz des Krieges bis heute ungelöst geblieben, da in einem Kriege von 1 bis 1 1/2 Jahren natürlich nicht alle die unzähligen möglichen Fälle eintreten könnten. Zur Konstruktion von „Dreadnoughts" wäre es wohl auch ohne den Krieg früher oder später gekommen, weil diese Schiffe der logische Fortschritt im Schiffbau wären.

Ein Punkt erforderte jedenfalls, so schloß der Vortragende, die besondere Aufmerksamkeit der Schiffbauer, nämlich die Minen, deren Wirkung in dem Kriege dazu geführt hätte, den Unterwasserteil der Schiffe besonders zu schützen.

4. Notes on Progress in Naval Artillery. Von Sir Andrew Noble.

Der Vortragende begann mit der Feststellung, daß die Artillerie bis vor 64 Jahren keine bemerkenswerten Fortschritte aufzuweisen hatte, außer in der Größe der Kanonen.

Die Konstruktion der Geschütze etwa zur Zeit des Krimkrieges war sehr einfach: gebohrte, gußeiserne Blöcke, Zündloch, hölzerne Lafetten, einfachste Richt- und Bremsmittel, Bedienungsmannschaft 14 bis 15 Mann.

Der erste Fortschritt war 1858 das gezogene Geschütz und der Hinterlader, deren Einführung jedoch mißtrauisch und zögernd betrieben wurde. Als Folge des Kampfes zwischen Artillerie und Panzer ergab sich dann weiter eine Steigerung der anfangs geringen Feuer- und Geschoßgeschwindigkeit. Die letztere wurde durch verschiedene Verbesserungen von 365 auf 640 m/sec gesteigert.

Das erste Schnellfeuergeschütz mit 15 Schuß in der Minute wurde 1887 versuchsweise auf H. M. S. „Handy" eingebaut.

Hand in Hand mit dem Wachsen der Größe und der Leistungsfähigkeit der Geschütze ging die Energievergrößerung der Sprengstoffe, über die sich der Vortragende eingehend ausläßt, um mit einem Hinweis auf die Wichtigkeit der Rohrausbrennungen zu schließen.

5. The Scientific Study of Naval Architecture in Germany. Von Professor Flamm.

Der Vortragende gab einen kurzen Abriß des bekannten Bildungsganges der Schiffbaustudierenden der Technischen Hochschule in Charlottenburg und betonte zum Schluß seines Vortrages die Wichtigkeit von Laboratorien für Versuchszwecke.

Digitized by Google

6. Fifty Years Progress of Shipbuilding in Italy. Von Colonel G. Rußo.

Der Vortragende behandelte zunächst den allgemeinen Fortschritt der Schiffbaukunst in Italien seit 1860 und stellte fest, daß, obgleich zu jener Zeit etwa 100 Werften für den Bau von hölzernen Schiffen vorhanden gewesen waren, doch in der ersten Zeit der besprochenen Periode ein starker Niedergang der Industrie zu verzeichnen gewesen war. Sogar nach der Einführung des Eisens im Schiffbau machte die Industrie in Italien nicht so große Fortschritte wie in einigen anderen Ländern. Im Jahre 1885 wurde daher durch Unterstützung oder durch Rückzahlung von Zöllen für die eingeführten Materialien eine Unterstützungspolitik ins Werk gesetzt, die noch heute ausgeübt wird.

Der Vortragende gab sodann Einzelheiten über einige der größeren italienischen Werften, wie Orlando, Ansaldo-Armstrong, Odero usw. Ferner erläuterte er den Fortschritt in der Konstruktion und dem Bau von italienischen Linienschiffen und führte einige interessante Beispiele und Typen solcher, wie „Duilio", „Pietro Micca", „Italia", „Re Umberto" und „Regina Margherita" auf. Zum Schluß machte er noch einige Angaben über die Klassifizierung von Schiffen in Italien und besprach die Schiff- und Maschinenbauschulen in Genua und Neapel anerkennend.

7. Armour for Ships 1860—1910. Von M. Charles E. Ellis.

Der Vortragende gab eine Übersicht über die Entwicklung des Schiffspanzers, die sich als eine Geschichte des Kampfes zwischen Geschütz und Panzer darstellt, von den ersten Anfängen um 1860 bis in die Gegenwart.

Die ersten Panzerschiffe waren die „Gloire" und der „Warrior" mit etwa 127 und 115 mm dicken Eisenplatten als Panzer; erstere 1858 in Frankreich, letzterer 1859 in England auf Stapel gelegt. Seitdem wurden alle größeren Schiffe mit immer stärkerem Panzer geschützt.

Schon vor 1860 waren zahlreiche Versuche zur Herstellung von eisernen Panzerplatten in Frankreich und England gemacht. In England bestand ein großer Wettstreit zwischen Walz- und Schmiedeeisen als Plattenmaterial. Alle damaligen Panzerschiffe der britischen Flotte einschließlich „Warrior" hatten Walzeisenpanzer. Interessant ist die von dem Vortragenden gegebene Beschreibung der Herstellungsart einer Walzeisenplatte aus damaliger Zeit.

Mit wachsendem Kaliber der Geschütze und mit der Einführung der Stahlgeschosse wuchs auch die Dicke des Panzers, die auf der „Inflexible" (1881) mit 610 mm ihr größtes Maß erreicht.

Inzwischen waren wichtige Versuche mit Stahl als Panzermaterial gemacht worden (1876: Schießversuche zu Spezzia), die die bedeutend größere Widerstandsfähigkeit des Stahls ergaben.

1879 bis 1881 wurden für „Polyphemus" Compound-Panzerplatten aus zwei verschiedenen Plattenlagen hergestellt. Die Einführung dieses Panzers hatte eine Umwälzung auf dem gesamten Gebiet des Schiffsschutzes zur Folge. Seine teilweise Anwendung bei der „Inflexible" als Turmpanzer ergab eine Gewichtsersparnis von 600 Tonnen. Dieser Schutz wurde daher in England von 1882 bis 1889 verwendet, während Frankreich Stahl und Compound-Panzer nebeneinander verwendete.

Digitized by Google

Mit dem Compound-Panzer wetteiferte lange Jahre mit wechselndem Erfolge der Panzer aus reinen Stahlplatten. Jedoch noch 1891 wurde als Hauptschutz der erstklassigen Schlachtschiffe in England dem Compound-Panzer der Vorzug gegeben, während Stahlpanzer nur als Schutz für untergeordnete Zwecke Verwendung fand.

Von allen Panzerfabriken wurden Versuche mit Compound-, Stahl- und Nickelstahlplatten angestellt und verschiedenartige Härtungsprozesse erprobt. Der beste war der der Firma Krupp 1885 gelungene Härteprozeß mittels Wasser, doch kam die Ausführung nicht über das Versuchsstadium hinaus, weil Krupp damals noch nicht Panzermaterial für Schiffe herstellte.

In England wurde ein brauchbares Härteverfahren durch den Captain Tresidder eingeführt. Durch dieses Verfahren erreichte der Panzer eine beträchtliche Überlegenheit über die besten Geschosse aus Schmiedestahl.

In Amerika versuchte Harvey erfolgreich ein besonderes Herstellungsverfahren. Die nach diesem hergestellten Platten übertrafen die Compound-Platten um etwa 50 Prozent an Widerstandsfähigkeit. Einen solchen Panzer erhielt die „Majestic"-Klasse. Schon bei den Versuchen mit Harveys Verfahren in Amerika ergaben sich die besten Resultate mit Nickelstahlplatten, doch erkannte man den Wert der Nickellegierungen damals noch nicht. Erst Krupp stellte 1894 eine Platte aus einer Nickelchromlegierung mittels eines neuen Härteverfahrens her, die bei den angestellten Versuchen glänzende Ergebnisse zeitigte. Infolgedessen wurde der Krupp-Panzer sehr bald allgemein angenommen. Der Vortragende gab einige Ergebnisse von Schießversuchen mit Krupp-Platten, die deren Überlegenheit dartaten. Zum Schluß erklärte er, daß das Ende der Entwicklung wahrscheinlich noch nicht erreicht wäre und noch bedeutende Erfindungen bevorständen. Jedenfalls glaubte er dargelegt zu haben, daß die Fortschritte der letzten 50 Jahre in der Herstellung des Schiffspanzers mit denen auf dem Gebiete des Schiff- und Schiffsmaschinenbaues Schritt gehalten hätten und der großen Wichtigkeit des Panzers durchaus angemessen gewesen wären.

(Schluß folgt.)

— J. —

Digitized by Google

Über Artillerieverwendung und Taktik in der französischen Marine.

(Mit 3 Abbildungen.)

In der „Revue Maritime“ (Maiheft und Juniheft 1911) wird das Artillerieschießverfahren der französischen 23 000 Tonnen-Schiffe sowie die Frage des schnellen Linienschiffs von lieutenant de vaisseau Decoster einer Betrachtung unterzogen. Da in dem ersten Aufsatz interessante Erörterungen über die Artillerieverwendung der französischen Marine enthalten sind, während der Verfasser in dem zweiten Artikel seine taktischen Ansichten über den Einzelschiffskampf und den Geschwaderkampf darlegt, so seien beide ihrem Hauptinhalt nach hier wiedergegeben.

In dem ersten Aufsatz handelt es sich um die Verwendung der Artillerie der „Jean Bart“-Klasse, die — im Gegensatz zur „Danton“-Klasse (vier 30,5 cm-, zwölf 24 cm-, sechzehn 7,5 cm-Geschütze) — über eine einheitliche Hauptarmierung von zwölf 30,5 cm-Kanonen in sechs Türmen, davon vier in der Mittschiffslinie, und eine Nebenarmierung von zweiundzwanzig 13,8 cm-SK in gepanzerten Kasematten, und zwar an jeder Seite in drei Gruppen zu je drei und einer achteren Gruppe zu zwei Geschützen, verfügt.

Diese Schiffe haben gegenüber den früheren Typen den Vorzug, das Einschießen mit dem schweren Kaliber durchführen zu können; bei den bisherigen Typen, auf denen das Einschießen mit der mittleren Artillerie erfolgte, war die Zahl der schweren Treffer, die beim Einfallen der schweren Artillerie unmittelbar nach dem Einschießen erzielt wurden, sehr gering, da sich eine absolut zuverlässige Abstimmung der schweren und mittleren Artillerie durch die tirs d'accord nie mit Sicherheit herbeiführen ließ. Aus diesem Grunde sowie infolge der geringen Treffaussichten und Wirkung der mittleren Kaliber auf sehr große Entfernungen erscheint es dem Verfasser zweifelhaft, ob auf den neuen Schiffen das Eingreifen der Mittelartillerie sofort nach dem Einschießen der schweren Artillerie nicht eine Munitionsverschwendung bedeuten würde. Er stellt zur Klärung dieser Frage zunächst die Aufgabe der einzelnen Kaliber, wie folgt, fest:

Die schwere Artillerie (Hauptarmierung) soll sich zum mindesten auf ebenso große Entfernungen einschießen, wie der Gegner es vermag, und soll auf so große Entfernungen wirksam sein, daß sie den Gegner vor Eintritt in den Torpedoschußbereich außer Gefecht setzt; denn die Torpedowaffe gibt dem in diesem Augenblick noch nicht völlig niedergekämpften Gegner Gelegenheit, den Kampf zu seinen Gunsten zu wenden.

Die Mittelartillerie (Nebenarmierung) soll angreifende Torpedoboote vor deren Eintritt in die Torpedoschußweite außer Gefecht setzen. Größte Feuergeschwindigkeit ist hier Haupterfordernis. Für die Abwehr der Torpedoboote wird man genügende Munitionsmengen bis zum Schluß des Gefechtes bereit halten müssen, so daß die Nebenarmierung im Kampf gegen Schiffe nur auf Grund reiflicher Überlegung ein-

Digitized by Google

gesetzt werden darf. Um die Munition der Mittelartillerie für die Torpedobootsabwehr in der Schlacht zu sparen, schlagen viele Offiziere die Beibehaltung einer Anzahl leichter Geschütze vor, die für die Bekämpfung der Torpedoboote in den Nächten vor der Entscheidungsschlacht zu verwenden wären.

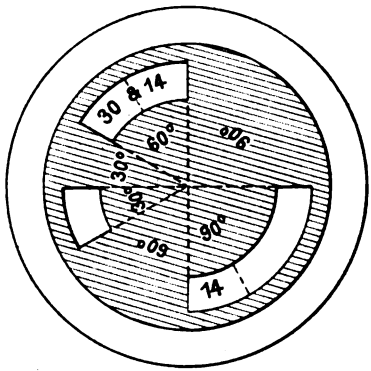
Die Torpedoschußweite ist nach Ansicht des Verfassers in heutiger Zeit von ausschlaggebender Bedeutung in Fragen der Artilleriearmierung. Der Umstand, daß England und andere Mächte Torpedos mit einer Schußweite von 6000 m und mehr einzuführen im Begriff sind, muß zur Folge haben, daß man als Hauptartilleriekaliber das schwerste Geschütz wählt, das sich bei einem bestimmten Deplacement an Bord aufstellen läßt, für die Nebenarmierung dagegen ein Geschütz, das gerade noch das Laden mit der Hand gestattet.

Bei einer so zusammengesetzten Armierung würde das geschützweise Feuern (feu continu) beider Kaliber große Nachteile haben, wie sie auch auf den heute in Dienst befindlichen Typen infolge der gegenseitigen Behinderung der Geschütze durch Rauch, Gas, Erschütterung und Lärm auftreten, insofern als hierdurch häufig die Feuerleitung, das Abkommen und die Schußbeobachtung erschwert oder gar unmöglich gemacht werden. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit der Einführung des Salvenfeuers, die bereits in einzelnen fremden Marinen erfolgt ist; diese Feuerart verspricht die gleiche Trefferzahl wie das geschützweise Feuern bei geringerem Munitionsverbrauch. In der französischen Flotte werden gegenwärtig die Salven in der Weise abgegeben, daß das Kommando „Feuer" etwa 5 Sekunden lang angestellt bleibt; dabei haben die Geschützführer, die nicht sofort im ersten Augenblick abkommen, unter denselben Nachteilen zu leiden, wie sie beim geschützweisen Feuer auftreten; daraus entsteht das Bestreben, schnell abzukommen, was Unruhe und Hast zur Folge hat. Wenn die Geschütze nun aber so eingerichtet würden, daß die Geschützführer das Ziel dauernd ohne besondere Anstrengung in der Visierlinie halten könnten, so würde es genügen, das Kommando „Feuer" nur eine Sekunde zu zeigen, alle schußfertigen Geschütze würden dann fast gleichzeitig feuern. Zweckmäßig wäre hierbei die Abgabe eines kurzen „Achtung"-Signals mit besonderer Klingel kurz vor dem Kommando „Feuer". Voraussetzung für eine wirksame Ausnutzung der Artillerie der Schiffe ist also die Möglichkeit, das Ziel dauernd in der Visierlinie zu halten. Die hierfür erforderlichen Einrichtungen müssen auf den 23 000 Tonnen-Schiffen geschaffen werden.

Gemeinsame Leitung der Artillerie auf der „Jean Bart"-Klasse vom Kommandoturm aus. Unter dieser Voraussetzung und bei Annahme eines Salvenintervalls von 25 bis 30 Sekunden für die 30,5 cm-K sowie von etwa 12 Sekunden für die 14 cm-SK würde sich das Verfahren etwa folgendermaßen gestalten: Nach dem Einschießen, das mit vier 30,5 cm-Türmen erfolgt, wobei möglichst bei jeder Salve zwei Türme feuern, wird das Kommando „salves cadencées à quinze secondes" gegeben. Bei dem ersten Kommando „Feuer", das für alle 30,5 cm- und 14 cm-K gemeinsam erfolgt, wird eine Uhr in Gang gesetzt. Passiert deren Sekundenzeiger 0 und 30, so erfolgt der Befehl zum Feuern für schwere und mittlere, bei 15 und 45 Sekunden dagegen nur für die mittlere Artillerie. Der Salventakt von 15 Sekunden ist vom Verfasser zur besseren Erklärung des Prinzips

Digitized by Google

seines Verfahrens gewählt; die Ausstattung der Uhr mit zwei übereinander liegenden Zifferblättern, von denen das untere am oberen Ende die Aufschrift „30 cm und 14 cm", am unteren Ende „14 cm" trägt, während das obere mit drei Ausschnitten, wie in der Abbildung angegeben, versehen und mit verschiedener Geschwindigkeit beweglich ist, gewährt einen weiten Spielraum für die Feuerleitung. Man kann auf diese Weise den Munitionsverbrauch nach Wunsch einrichten, indem man entweder nur ein Kaliber feuern läßt oder das Tempo ändert. Man ist in der Lage, das Feuern der 14 cm- unabhängig von dem der 30 cm-K zu regeln und schließlich 30 cm- und 14 cm-K abwechselnd feuern zu lassen.



Falls nach einer Anzahl von Schießen zur Abstimmung (tirs d'accord) der 30,5 cm- und 14 cm-K der „Jean Bart"-Klasse unter den verschiedensten Bedingungen (Entfernungen, atmosphärische Verhältnisse) festgestellt ist, daß die Abstimmung als für mittlere Verhältnisse dauernd zutreffend angenommen werden kann, so genügt es, die Aufsätze der 14 cm-K mit einer neuen Aufsatzeinteilung zu versehen, die nicht auf Grund der Schießplatzerfahrungen, sondern nach den Ergebnissen der tirs d'accord berechnet ist. Ergeben diese Schießen dagegen kein einwandfreies Resultat, so müssen für jedes Kaliber getrennte Feuerleitungseinrichtungen eingebaut werden, was auf alle Fälle zweckmäßig erscheint, da bei extremen Verhältnissen — sehr große Entfernung und starker Wind — die Abstimmung sich doch möglicherweise als nicht zutreffend erweist.

Torpedobootsabwehr; selbständiges Feuern der Zweigstellen. Das augenblicklich in der französischen Flotte gebräuchliche Torpedobootsabwehrverfahren rechnet noch mit Torpedoschußweiten von nur 2000 m. Die beträchtliche Steigerung dieser Schußweiten — bis über 6000 m — bedingt eine Einschränkung des ungeleiteten, selbständigen Feuerns der Antitorpedobootartillerie. Der Hauptleiter der Artillerie im Kommandoturm wird mit dieser Nebenaufgabe nicht belästigt werden dürfen; auch wird man nicht damit rechnen können, daß die Befehlsübermittlungseinrichtungen vom Kommandoturm nach den 14 cm-Kasematten zur Zeit des Beginns der Torpedobootsangriffe in der Schlacht noch unverletzt sind; dagegen bleibt die Verbindung zwischen den benachbarten Gruppen der Mittelartillerie wahrscheinlich länger gesichert. Für die Leitung der Mittelartillerie der „Jean Bart"-Klasse, die auf jeder Seite in drei Gruppen zu drei und einer Gruppe zu zwei Geschützen aufgestellt ist, empfiehlt der Verfasser daher folgendes Verfahren: Der Führer der mittleren Gruppe, der samt

Digitized by Google

seinem Entfernungsmesser in einem Gefechtsstand mit einem Gesichtskreis von 180° postiert sein muß, wird durch besondere Befehlsübermittlungseinrichtungen mit den übrigen Gruppen verbunden; er gibt an alle Gruppen der Seite die Peilung des Ziels, Aufsatz und Seitenverschiebung für das Strichschießen (tir sur limite), dessen Leitung er zunächst übernimmt. Die Einstellung der Aufsätze der Mittelartillerie nach den Angaben der Zentralleitung vom Kommandoturm muß für die Zeit des Torpedobootsabwehrschießens von den einzelnen Gruppenführern unterbrochen werden können, damit mit dem Augenblick des Sichtens der Boote die Mittelartillerie nur gegen diese nach den Befehlen der Hauptzweigstelle in Aktion treten kann. — Wird das Schiff von einer Torpedobootsdivision angegriffen, so gibt der Führer der mittleren Gruppe sofort die für das Strichschießen nötigen Angaben an alle Gruppen der Seite, gleichgültig, in welcher Peilung die Boote gesichtet werden. Die einzelnen Gruppen eröffnen dann selbständig das Feuer, sobald die Boote in das ihnen zugewiesene Bestreichungsfeld eintreten; sie schießen mit dem vom Hauptgruppenführer (Hauptzweigstelle) angegebenen Aufsatz. Beim Passieren der Boote von vorn nach achtern schießt das vorderste Geschütz der Gruppe auf das hinterste Boot, das mittlere Geschütz auf das mittelste Boot und das achterste Geschütz auf das vorderste Boot. Abkommpunkt ist stets die Wasserlinie des Vorstevens. Bei anderen Formationen der Boote müssen die Gruppenführer den Umständen entsprechend handeln, wobei stets der gefährlichste Gegner in erster Linie zu berücksichtigen ist. — Zweckmäßig wäre für die Durchführung einer gegenseitigen Verständigung die Verbindung der einzelnen Gruppen durch eine besondere Telephonanlage.

Die besondere Befehlsübermittlungsanlage für die Torpedobootsabwehr durch die Mittelartillerie stellt auch eine nützliche Reserve im Gefecht gegen Schiffe für den Fall dar, daß die Verbindung zwischen dem Kommandoturm und der Mittelartillerie abgerissen ist. Ist auch diese Anlage zerstört, so schießen die einzelnen Gruppen selbständig nach Messung. Ob es möglich ist, die Gruppen auf Grund irgendeiner Verständigung in diesem Falle hintereinander feuern zu lassen, um ihnen die Beobachtung der Schüsse am Ziel zu ermöglichen, müßte durch Versuche erst festgestellt werden.

Nochmals zusammengefaßt, schlägt der Verfasser für die beste Ausnutzung der Artilleriearmierung der 23 000 Tonnen-Schiffe folgendes vor:

1. Salvenfeuer bei gemeinsamer Leitung der Artillerie aus dem Kommandoturm mit bestimmtem Salventakt;
2. wenn nötig, Berichtigung der Abstimmung (accord) der beiden Kaliber durch den Artillerieleiter während der Schlacht;
3. Schaffung von Einrichtungen für gemeinsame Leitung der Mittelartillerie einer Seite durch den Gruppenführer der mittleren Gruppe;
4. Erziehung der einzelnen Gruppen der Mittelartillerie zur Abgabe selbständigen Salvenfeuers;
5. Abgabe der Salven möglichst gleichzeitig wie bei der Infanterie.

Die Frage: Braucht die französische Marine schnelle Linienschiffe? erörtert lieutenant de vaisseau Decoster in einem zweiten Aufsatz, der durch die taktischen Ausführungen über Einzelschiffs- und Geschwaderkampf Beachtung verdient.

Digitized by Google

Die französische Marine hat bisher mehr als andere Marinen die symmetrische Aufstellung der schweren Artillerie an den beiden Schiffsseiten bevorzugt; sie baute keine schnellen Linienschiffe (Linienschiffskreuzer). Um die Zweckmäßigkeit dieser Baupolitik zu prüfen, erörtert der Verfasser die verschiedenen Verwendungsarten der Artillerie sowie die Bedeutung der Geschwindigkeit im Gefecht und außerhalb des Kampfes.

1. Einzelschiffskampf. Für 30,5 cm-K ist auf eine Entfernung von 6000 m die Treffaussicht gegen einen Panzerkreuzer in der Längsrichtung doppelt so groß wie in der Querrichtung. Im Einleitungsgefecht werden die Gegner einander daher die Breitseite zeigen. Derjenige, der infolge Überlegenheit seines Kalibers oder seiner Panzerung große Entfernungen beizubehalten bestrebt ist, wird den Gegner etwas achterlicher als dwars peilen, während der den Torpedokampf Erstrebende das feindliche Schiff bei der Annäherung vorlicher als dwars peilt. Günstig für die Artillerieausnutzung ist es, den Gegner ständig in einer bestimmten Peilung zu halten. Hat die Artillerie den Kampf nicht zugunsten eines der Gegner entschieden, bevor diese sich einander auf Torpedoschußweite genähert haben, so wird die Torpedowaffe den Ausschlag geben; ihr kommt heute bei den großen Schußweiten eine erhöhte Bedeutung zu.

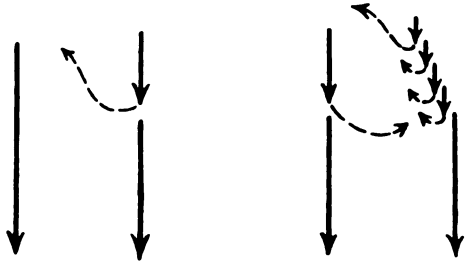
Im Einzelschiffskampf ist es von Vorteil, eine möglichst große Zahl von Geschützen nach jeder der Breitseiten zum Tragen bringen zu können. Das langsamere Schiff muß zwar den Kampf annehmen; bei gleichem Deplacement wird es aber voraussichtlich überlegen sein, da es stärker armiert und besser geschützt sein wird als der gleich große schnellere Gegner.

2. Gefecht eines Linienschiffs gegen zwei Panzerkreuzer. Das Linienschiff wird versuchen, sich solange wie möglich auf Entfernungen von den Gegnern zu halten, auf die es diese mit seiner Artillerie wirksam schädigen kann, während die Panzerkreuzer noch nicht imstande sind, den stärkeren Panzer zu durchschlagen; das Linienschiff wird also zunächst vom Gegner ablaufen. Die Kreuzer werden mit höchster Geschwindigkeit folgen, und zwar werden sie sich beide auf derselben Seite des Gegners halten, um diesem nicht die Verwendung seiner beiden Artilleriebreitseiten zu gestatten. — Für diese Phase des Kampfes würde bei Aufstellung aller Türme in der Mittschiffslinie die Überhöhung des zweiten und des vorletzten Turmes über den vordersten und achtersten von wesentlicher Bedeutung sowohl für das Linienschiff wie für die Panzerkreuzer sein; ohne sie würde die Phase des Rückzugsgefechtes für das Linienschiff nicht durchführbar sein. — Hat sich die Gefechtsentfernung allmählich verringert, so wird das Linienschiff den Gegnern seine Breitseite zukehren, um seine Artillerie besser zum Tragen zu bringen. Die Kreuzer werden nun vielleicht versuchen, den Gegner von vorn und achtern zu enfilieren, was diesem Gelegenheit gibt, durch Drehen auf ihren Gegenkurs und Entgegendampfen mit geringer Geschwindigkeit beide Breitseiten ins Feuer zu bringen. Dies wird dann die Kreuzer voraussichtlich veranlassen, zum Passiergefecht mit hoher Fahrt überzugehen, um durch die Torpedowaffe das Übergewicht zu erlangen und dem Linienschiff nur kurze Zeit für die volle Ausnutzung seiner gesamten Artillerie zu lassen. Will der Führer der Kreuzer dagegen das Artilleriegefecht fortsetzen, so wird er versuchen, sich mit beiden Schiffen in Kiellinie vor das Linienschiff zu ziehen; dies wird abhalten, und das Bild wird dem Einzelkampf ähneln.

Digitized by Google

Aus dieser Betrachtung ergibt sich, daß die Geschwindigkeit für den Rückzug des Linienschiffes nicht von so hoher Bedeutung ist wie für die Durchführung der Verfolgung seitens der Panzerkreuzer. Das Linienschiff kann vielmehr hoffen, daß es durch seine starke Armierung rechtzeitig die Panzerkreuzer so schädigt, daß deren Geschwindigkeit herabgesetzt wird und die Artillerie des Linienschiffes dann Zeit genug behält, um die Gegner niederzukämpfen, ehe sie auf die ihnen günstigen Entfernungen herangekommen sind. Kampfkraft — Artillerie und Torpedowaffe — ist also die Hauptbedingung für den Erfolg des Linienschiffs.

3. Geschwaderkampf. Da jeder der Gegner das Bestreben haben wird, so früh wie möglich ein möglichst starkes Artilleriefeuer abzugeben und dabei dem anderen möglichst geringe Treffaussichten zu bieten, so werden beide in Kiellinie kämpfen, dabei den Gegner etwa querab haltend; später wird versucht werden, sich vor der Spitze der feindlichen Linie vorbeizuziehen, um diese zu enfilieren. Zweckmäßig ist hierbei die Rangierung der Schiffe in der Linie mit Rücksicht auf ihre Geschwindigkeit, die schnellste Division vorn. Diese wird dann ohne Schwierigkeit auf Umfassung der Spitze des Gegners manövrieren können; anderseits würde eine schnelle Division gegebenenfalls auch zu einer Umfassung der feindlichen Queue angesetzt werden



können. Eine solche Operation würde zweckmäßig nicht in der Weise ausgeführt, daß das vorderste Schiff der achteren Division auf die feindliche Queue zuschwenkt, da während der Schwenkung die Schiffe sich gegenseitig das Feuer maskieren, da sie zeitweise vom Gegner enfiliert würden und da sie beim Zuschwenken auf die feindliche Queue — wenn sie nicht zu weit hinter dieser vorbeistoßen wollen — infolge des spitzen Anlaufes nicht ihre ganze Artilleriebreitseite zum Tragen bringen. Die Umfassung wird zweckmäßiger durch Staffeln der achtersten Schiffe auf den Gegner zu vorbereitet und durch gleichzeitige Wendung der Division auf Gegenkurs und Schwenken des vorher hintersten, nunmehr vordersten Schiffes der Division auf den Gegner zu ausgeführt.

Der Führer der Schlußdivision des Gegners, die von solcher Umfassung bedroht wird, wird aus eigener Initiative zwischen das feindliche Gros und die von diesem losgetrennte Division schwenken, um die Artillerie beider Breitseiten zum Tragen zu bringen. Solche Sonderkämpfe werden um so häufiger werden, je länger die Schlacht dauert und je mehr Havarien daher auftreten, da durch die Ausfälle vielfach Teilsituationen geschaffen werden.

Im Landkriege ist es höchst gefährlich, zwischen zwei Feuer zu geraten; anders in der Seeschlacht. Stehen sich zwei Geschwader von „Jean Bart"-Schiffen gegen-

Digitized by Google

über, so bringt jedes Schiff im reinen laufenden Gefecht zehn 30,5 cm-K und elf 14 cm-SK ins Feuer; kann dagegen eins der beiden Geschwader nach beiden Seiten feuern, so bringt es pro Schiff zwei 30,5 cm-K und elf 14 cm-K mehr ins Gefecht als der Gegner. Außer diesem Vorteil für die Offensive bietet sich noch ein Vorteil in defensiver Beziehung für den, der von zwei Seiten beschossen wird: die gleichzeitig von verschiedenen Seiten auf ein Ziel feuernden Gegner werden ihre beiderseitigen Kurz- und Weitschüsse voraussichtlich nicht auseinander halten können; dadurch wird ihr Feuer sich weniger wirksam gestalten. Im Seegefecht darf es daher nicht heißen: „Man vermeide es, zwischen zwei Feuer genommen zu werden", sondern vielmehr: „Man suche beide Breitseiten zum Tragen zu bringen, und zwar möglichst in solcher Stellung zu den feindlichen Schiffen, daß die Kurzschüsse des von der einen Seite feuernden Gegners mit den Weitschüssen des von der anderen Seite angreifenden zusammenfallen."

Beginnt im laufenden Gefecht zweier Linien die schnellere sich vorzuziehen, so wird die langsamere allmählich etwas abhalten, um die Umfassung zu verhindern. Ist der Artilleriekampf für die letztere günstig, so wird sie das Manöver fortsetzen; andernfalls wird es unter Umständen für sie zweckmäßig sein, auf die feindliche Linie zuzudrehen, um sie an einer schwachen Stelle zu durchbrechen, beide Breitseiten ins Gefecht zu bringen und den Beginn des Torpedokampfes zu beschleunigen.

Der Flottenchef wird während dieser Phasen der Schlacht voraussichtlich nur wenig Gelegenheit zum Eingreifen haben, die Zahl der Signale demgemäß nur gering sein; vieles wird der Initiative der vorher wohlunterrichteten Unterführer überlassen bleiben müssen. Sorgfältig vorher geregelt muß vor allem die Zielverteilung sein; da man die voraussichtlichen Gegner und die Zahl der Einheiten in ihren Verbänden annähernd kennt, so können Grundsätze für die Zielverteilung in den verschiedenen Fällen schon in Friedenszeiten aufgestellt werden. Die Befolgung der Regel, immer das nächststehende Ziel zu beschießen, kann niemals schaden; unter gewissen Umständen werden jedoch andere Verfahren zweckmäßiger sein.

Die Kiellinie ist als Gefechtsformation am vorteilhaftesten; sie begünstigt die Artillerieverwendung mehr als alle anderen Formationen, solange der Gegner nicht durch plötzliche Manöver den Gang des Gefechtes zu wenden versucht. Die Kiellinie braucht während des Gefechtes nicht starr innegehalten zu werden; sie kann vorübergehend zur Staffel werden. Hält das Spitzenschiff ab, so können die hinteren Schiffe abschneiden, um aufzuschließen.

Im allgemeinen ist es vorzuziehen, daß die Linie zusammengehalten wird, da man auf diese Weise die Feuerdisziplin besser wahren kann und die Gefahr, von Geschossen eigener Schiffe getroffen zu werden, so am geringsten ist. Selbst wenn der Gegner eine schnelle Division detachiert, wird es nicht immer erforderlich sein, auch die eigene Linie zu teilen. Je nach der Stellung der beiden feindlichen Flottenteile zueinander wird man abdrehen, um beide auf derselben Seite der eigenen Linie zu halten, oder aber man wird zwischen sie steuern, um beide Breitseiten auszunutzen. Wenn der Gegner sich in drei bis vier Gruppen teilt, genügt es für gewöhnlich, die eigene Linie in zwei Teile zu zerlegen, oder allgemein: man stelle n oder

Digitized by Google

(n — 1) Gruppen des Gegners nicht mehr als $\frac{n}{2}$ selbständige Gruppen der eigenen Linie entgegen.

Die Geschwindigkeit tritt beim Geschwaderkampf an die zweite Stelle; sie kann unter Umständen einer Flotte das barrer le T ermöglichen; ein geübter Gegner wird sich aber immer diesem Manöver ohne Schwierigkeit entziehen. Gelingen wird es in der Regel erst, nachdem die Artillerie den Kampf zugunsten eines der Gegner entschieden hat, und die Überlegenheit an Geschwindigkeit dem weniger havarierten, d. h. dem stärkeren, besser armierten oder besser geschützten, demjenigen, der die größere materielle und moralische Widerstandskraft besitzt, zugefallen ist.

4. Aufklärung. Der Verfasser ist der Ansicht, daß, je größer die Zahl der Aufklärer und je weniger sichtbar sie sind, um so gesicherter die Aufklärung sein wird. Er vergleicht die Tätigkeit von 4 „Invincibles" mit derjenigen einer Anzahl von Torpedobootzerstörern (80), deren Wert demjenigen der 4 Panzerkreuzer entspricht, und meint, die letzteren würden infolge ihrer zu geringen Zahl den Gegner nur schwer finden; die Torpedobootzerstörer dagegen würden schnell Fühlung nehmen, diese leicht aufrechterhalten, dabei den Gegner schwächen und aufreiben. Kampfkraft hält der Verfasser dagegen für die Aufklärung nicht für erforderlich: „Aux cuirassés la force; aux éclaireurs l'agilité". Auf jedes Linienschiff rechnet er 4 Zerstörer von je 1000 Tonnen samt einem größeren Divisionsfahrzeug, das bei schlechtem Wetter die Aufklärung übernimmt Außer bei der Aufklärung sollen diese leichten Streitkräfte bei der Marschsicherung und bei der Blockade, beim Ansetzen von Unterseebooten und bei Handstreichen gegen Küstenpunkte eine Rolle spielen. In der Tagschlacht halten sie sich zunächst in großer Entfernung vor der Spitze der eigenen Linie, diese möglichst gegen Unterseeboote sichernd; sobald die Entfernung der kämpfenden Linien es gestattet, gehen sie zum Torpedoangriff auf den Gegner vor, wodurch dieser gezwungen wird, einen Teil seiner Artillerie von seinem Hauptziel abzukehren. Voraussichtlich werden dann die feindlichen Torpedofahrzeuge dem Angriff entgegentreten, und es wird zu einem Artilleriegefecht der beiderseitigen Torpedobootstreitkräfte kommen. Der Erfolg dieses Torpedobootangriffes kann leicht eine Bresche in der feindlichen Linie sein, die es dem eigenen Geschwader gestattet, durchzustoßen und seinen Angriff auf einen Teil des Gegners zu konzentrieren. Besonders auch infolge dieser Verwendung in der Tagschlacht — abgesehen von der sonstigen vielseitigen Ausnutzung — ist der Bau von 80 Zerstörern demjenigen von 4 Linienschiffskreuzern von gleichem Wert vorzuziehen. Auch die Linienschiffe müssen für die Schlußphase des Kampfes mit Torpedorohren armiert sein — wie die Infanterie mit dem Bajonett bewaffnet ist —; die Artillerie bleibt indessen ihre Hauptwaffe.

Im Schlußwort stellt der französische Seeoffizier fest, daß sich aus seinen Betrachtungen zwar nicht die Überlegenheit der Schiffe mit symmetrisch auf beiden Schiffsseiten aufgestellter Artillerie herleiten läßt, daß sie indessen gezeigt haben, wie in verschiedenen Fällen die Artillerie beider Seiten gleichzeitig ins Ge-

Digitized by Google

fecht eingreifen kann und wie es vorteilhaft ist, eine Stellung einzunehmen, in der die Verwendung der gesamten Artillerie möglich ist. Ferner hat sich die Notwendigkeit eines wirksamen Bug- und Heckfeuers für gewisse Fälle ergeben, wenn auch bei den meisten Gefechten die Breitseitarmierung den Ausschlag geben wird. Schließlich glaubt der Verfasser, dargetan zu haben, daß beim Linienschiff die Geschwindigkeit hinter der Armierung und Panzerung zurückzutreten hat und daß die Dienste, die der Panzerkreuzer in der Schlacht und in der Aufklärung zu leisten vermag, nicht so wertvoll sind, daß man nicht besser an seiner Stelle Torpedobootzerstörer bauen sollte, die sowohl für die Aufklärung und Marschsicherung als auch für die Schlacht von größtem Werte sind.

Eine eingehendere Besprechung der Ausführungen des Verfassers kann hier naturgemäß nicht gegeben werden. Es muß vielmehr dem Leser überlassen bleiben, aus ihnen seine Schlüsse hinsichtlich des Standes der Artillerieverwendung und Taktik in der französischen Marine zu ziehen und diesen mit demjenigen in anderen Marinen zu vergleichen.

Hingewiesen sei in dem ersten Aufsatz nochmals auf die zutreffende Würdigung des Einflusses, den die Vergrößerung der Torpedoschußweite auf die Art und Verwendung der Artilleriearmierung — wie letzten Endes auch auf die ganze Taktik — ausüben muß. Ferner sei die Tatsache hervorgehoben, daß der Verfasser mit Torpedobootsangriffen am Tage in der Entscheidungsschlacht bestimmt rechnet und daß er der Mittelartillerie deren Abwehr als hauptsächlichste Aufgabe zuweist, hinter der ihre Beteiligung an dem Kampf gegen die feindlichen Schiffe nötigenfalls zurückzutreten hat. Dabei scheint die Beibehaltung einer Anzahl von — ungeschützt aufzustellenden — leichten Geschützen, wie sie hier vorgeschlagen wird, für die Torpedobootsabwehr in den der Entscheidungsschlacht voraufgehenden Nächten wohl dazu geeignet, eine Entlastung der Mittelartillerie zur Schonung ihrer Munitionsbestände in zweckmäßiger Weise herbeizuführen. — Nicht recht erklärlich ist es, wenn der Verfasser, der im Anfang seines Aufsatzes die tirs d'accord als nicht besonders zuverlässig hinstellt, auf Grund ihrer Resultate bei den neuen Schiffen die Aufsatzeinteilung der Mittelartillerie ändern will, um die gemeinsame Leitung der Kaliber zu erleichtern; allerdings will er, wenn möglich, eine gewisse Reserve durch besondere Befehlsübermittlungsapparate für die Mittelartillerie schaffen. Auch die Nachprüfung der Abstimmung in der Schlacht scheint nicht gerade leicht durchführbar.

Wenn man in dem zweiten Artikel mit dem Verfasser nicht in allen Punkten übereinstimmen wird, vor allem nicht mit seiner Ansicht, die Aufklärung könne jeder Unterstützung durch schnelle kampfkräftige Schiffe, d. h. Panzerkreuzer, entbehren, so wird man doch zugeben müssen, daß auch diese Arbeit eine Reihe interessanter Gesichtspunkte enthält. Allgemein verdient sie deshalb Beachtung, weil sie zeigt, daß man in der französischen Marine nach den Verirrungen der Fournierschen Taktik wieder zu normalen taktischen Anschauungen zurückgekehrt ist und daß man auf der neugeschaffenen Grundlage anscheinend eifrig weiterarbeitet, wie bereits die vorjährigen Flottenmanöver es bewiesen haben. Aber auch im einzelnen enthält der Auf-

Digitized by Google

satz eine Reihe bemerkenswerter Punkte, auf die näher hier nicht eingegangen werden kann. Hervorgehoben seien nur die Ausführungen über das Insgefechtbringen beider Breitseiten, das Durchstoßen der feindlichen Linie, die Teilung der Linie und die Verwendung der Torpedoboote in der Tagschlacht, mit der man in der französischen Marine in letzter Zeit immer mehr zu rechnen scheint. Hinsichtlich der Einschätzung des Wertes der Geschwindigkeit des Linienschiffes gegenüber Armierung und Panzerung wird man dem Verfasser fast durchweg zustimmen können. Zu bemerken wäre vielleicht noch, daß die Umfassung der feindlichen Spitze durch eine schnelle Division auf große Entfernungen kaum so leicht durchzuführen sein wird, wie es in dem Aufsatz angenommen zu werden scheint.

r.

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die Hochseeflotte hat ihre Nordlandfahrt beendigt. Die einzeln fahrenden Schiffe und Verbände vereinigten sich in den ersten Augusttagen wieder, und die Flotte trat dann geschlossen den Rückmarsch über Dänemark und die Gewässer um die Insel Rügen an.

Zu den bevorstehenden Herbstmanövern sind einzelne Veränderungen in der Zusammensetzung der Hochseeflotte zu verzeichnen. Am 31. Juli stellte „Mecklenburg" außer Dienst und am 1. August „Ostfriesland" in Dienst. Letztere ist das erste Schiff des vergrößerten „Nassau"-Typs und seinerzeit als „Ersatz Oldenburg" auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven in Bau gegeben worden. Das Schiff hat ebenso wie sein Schwesterschiff „Thüringen" noch Kolbenmaschinen von 28000 Pferdestärken erhalten.

„Thüringen" erzielte bei den Anfang August bei Neukrug abgehaltenen forcierten Probefahrten bei normaler Belastung eine Höchstgeschwindigkeit von 21,1 Seemeilen, ein Resultat, das erfreulicherweise das auf Grund der Konstruktionsbedingungen erwartete Ergebnis übertraf.

Das dritte Schiff dieser Klasse, Linienschiff „Helgoland", von den Kieler Howaldt-Werken erbaut, hat gleichfalls bereits Anfang August die Übernahmeprobefahrt mit sehr gutem Erfolg erledigt und ist am 23. August zu Probefahrten in Dienst gestellt worden.

Ferner hat zur Teilnahme an den Herbstmanövern das Reservegeschwader am 31. Juli in Dienst gestellt. Es besteht aus den Stammschiffen „Kaiser Wilhelm II." und „Weißenburg" sowie aus deren Beischiffen „Kaiser Friedrich III.", „Kaiser Wilhelm der Große", „Kaiser Barbarossa" und „Wörth".

Der Kleine Kreuzer „Cöln" erzielte bei den Probefahrten 26,3 kn.

Bauauftrag. Der Vulcan in Hamburg erhielt den Auftrag zum Bau des Linienschiffes „Ersatz Kurfürst Friedrich Wilhelm".

Das Kreuzergeschwader hat Ende Juli die japanischen Gewässer verlassen und ist von Hakodate nach Korsakowsk (Insel Sachalin) gegangen.

„Emden", die sich von Yokohama aus dem Geschwader anschließen sollte, wurde während eines Taifuns vor dem genannten Hafen von einem japanischen Dampfer gerammt und ging zur Ausbesserung ihrer allerdings nur geringfügigen Beschädigungen nach Tsingtau.

Das Geschwader besuchte die Castries-Bucht, ferner die Barracouta- und die Wladimir-Bucht, wo „Emden" sich wieder anschloß, und ging dann nach Wladiwostok und Gensan.

„Gneisenau" hat den letzteren Teil der Reise nicht mitgemacht, sondern ist am 13. August nach Tsingtau gegangen, wo auch das Kanonenboot „Iltis" liegt. Die übrigen dem Geschwader unterstellten Kanonenboote befinden sich sämtlich einzeln auf Kreuzfahrten, und zwar lief „Jaguar" an Hankau, Kiukiang, Schanghai, Shimonoseki, Itsukushima, Yokohama und Shimidsu, während „Luchs" an der chinesischen Küste verblieb und dort nacheinander Schanghai, Tschinkiang, Winkiang, Hankau und Kiukiang besuchte. „Tiger" ist Ende Juni von Tsingtau nach Schanghai gegangen und liegt noch dort.

Die Flußkanonenboote sind auf ihren Stationen in den großen chinesischen Flüssen, und zwar liegt „Tsingtau" in Nanning (Westfluß), nachdem es Samshui und Wutschou angelaufen hat, „Vaterland" in Tschangtscha nach kurzem Aufenthalt in Siling und endlich „Otter" in Tschunking.

Digitized by Google

Torpedoboot „S 90" ist beim Geschwader in Gensan, während Torpedoboot „Taku" sich in Tsingtau befindet. Es hat im Laufe des Juli und August Hakodate, Korsakowsk, Wladiwostok und Fusan berührt.

Australische Station. „Condor" überholt noch in Tsingtau, während „Cormoran" seine Rundreise fortgesetzt hat. Er verließ am 20. Juni Matupi und ging über Kieta (Bougainville) nach den Karolinen, auf denen Pingelap, Mokil und Truck angelaufen wurden. Von dort versegelte das Schiff nach Neu-Mecklenburg (Kaewieng) und Neu-Pommern (Matupi) und ging dann unter Anlaufen der Admiralitäts-Inseln nach Neu-Guinea, wo es am 13. August in Friedrich-Wilhelmshafen wohlbehalten eingetroffen ist.

Ostafrikanische Station. „Seeadler" und „Geier" befinden sich in Daressalam.

Westafrikanische Station. „Panther" hat die Heimreise beendet und traf am 12. August in Wilhelmshaven ein, nachdem er nach Abfahrt von Agadir Santa Cruz auf Teneriffa, Cadiz, Vigo und Vlissingen angelaufen hatte. Das Schiff ist ohne Unterbrechung 9 Jahre im Auslande gewesen und kann auf eine recht ereignisreiche Fahrt zurückblicken. Nach seiner ersten Indienststellung im März 1902 wurde es in Begleitung des Torpedobootes „Sleipner" den Rhein hinauf geschickt zur Düsseldorfer Ausstellung, um als erstes Kanonenboot die Kriegsflagge in einem innerdeutschen Hafen zu zeigen. Das Schiff wurde während jener Zeit von Tausenden von Menschen besichtigt. Am 31. Juli trat es dann die Ausreise nach der ostamerikanischen Station an und traf am 30. August in St. Thomas (Dänisch-Westindien) ein. Hier fand es den Befehl vor, zum Schutze der Deutschen nach Haiti zu eilen. Beim Eintreffen vor Port-au-Prince am 5. September fand „Panther" den Befehl vor, den haitianischen Kreuzer „Crête-à-Pierrot", der auf Seite der Rebellen focht, aufzubringen, weil dieses Schiff den mit Munition beladenen deutschen Dampfer „Marcomannia" beraubt hatte. „Panther" fand das haitianische Schiff nach einigem Suchen, gestattete der Mannschaft freien Abzug und schickte sich an, den „Crête-à-Pierrot" zu besetzen. Als die anrudernden Boote unter Führung des Ersten Offiziers nur noch einige hundert Meter von dem feindlichen Fahrzeug entfernt waren, ertönte auf demselben plötzlich eine Explosion, die die im Achterschiff liegende Kajüte vernichtete. Der haitianische Kommandant, namens Killick, hatte den Versuch gemacht, sein Schiff in die Luft zu sprengen und büßte selber dabei das Leben ein. Da noch weitere Sprengungen im Bereich der Möglichkeit lagen, wurden nunmehr die „Panther"-Boote an Bord zurückgerufen und der „Crête-à-Pierrot" in den Grund geschossen. — Wenige Monate später wurde „Panther" nach Venezuela befohlen, um hier in die dem Kommodore Scheder unterstellte Kreuzerdivision eingereiht zu werden und an der Blockade Venezuelas teilzunehmen. Als er auf seiner Blockadestation vor der Lagune von Maracaibo im Januar 1903 kreuzte, geriet er in ein Feuergefecht mit dem die Lagune verteidigenden Fort S. Carlos, mußte es aber nach heftigem Geschützkampfe abbrechen, weil die Wasserverhältnisse dem „Panther" nicht gestatteten, so nahe an das Fort heranzugehen, um es mit seinen immerhin leichten Geschützen niederkämpfen zu können. Das Fort wurde dann einige Tage später durch die „Vineta" zum Schweigen gebracht. — „Panther" blieb nach Friedensschluß noch mehrere Jahre hindurch an der ostamerikanischen Küste auf Station, befuhr den Orinoko und den La Plata bis weit in das Innere des Landes hinein und nahm tatkräftig überall die deutschen Interessen wahr. Vor 4 Jahren versegelte das Schiff nach der westafrikanischen Station und versah dort den Küstenschutz. Auf der Heimreise wurde es dann zum Schutze der Deutschen in Südmarokko nach Agadir entsendet. — Das Schiff hat nach erfolgter Schlußbesichtigung die Reise nach Danzig angetreten, um dort zu reparieren.

Digitized by Google

Kanonenboot „Eber" hat den „Panther" vor Agadir abgelöst und teilt sich mit dem Kleinen Kreuzer „Berlin" in den Dienst zum Schutz der deutschen Interessen. Die Schiffe laufen abwechselnd nach Teneriffa oder Las Palmas zum Auffüllen von Kohlen und Abholen der Post.

Das Vermessungsfahrzeug „Möwe" ist unter Anlaufen von Lome, Lagos und Accra in Duala eingetroffen.

Amerikanische Station. Der Kleine Kreuzer „Bremen" hat seinen Aufenthalt in Kanada wegen der in Haiti ausgebrochenen Revolution abbrechen müssen und am 18. Juli Montreal verlassen. Nach Auffüllen von Kohlen in Newport-News am 30. Juli ist das Schiff am 2. August vor Port-au-Prince eingetroffen. Am 15. August hat „Bremen" vorläufig die haitianischen Gewässer wieder verlassen und sich nach Kingston (Jamaika) begeben. Der Kommandant der „Bremen" hat sich veranlaßt gesehen, zum Schutze der Weißen verschiedentlich Mannschaften in Port-au-Prince zu landen.

Mittelmeerstation. „Loreley" hat am 14. Juli Galatz verlassen und ist nach Varna, Therapia, Saloniki, Athos und Thasos gegangen. Am 17. August ist das Schiff wieder in Therapia eingetroffen.

Bei der großen Brandkatastrophe am 23. Juli in Konstantinopel griff das Landungskorps der „Loreley" helfend ein. Ein höherer türkischer Offizier, der beim kommandierenden General des 1. Korps, Sekki Pascha, Meldung über den Brand abstattete, berichtete, daß die deutschen Matrosen in geradezu bewundernswerter Weise an einer sehr gefährdeten Stelle eingegriffen hätten. Nach klaren Dispositionen hätten sie wie gewiegte Fachleute gearbeitet, mit ihren kurzen Beilen eine Anzahl Holzbaracken niedergelegt und eine freie Gasse geschaffen, die dem Übergreifen des Brandes an dieser Stelle Halt gebot. „Ihnen allein ist es zu danken, daß das massive Haus neben der Akserai-Moschee und dadurch diese wundervolle Moschee selbst erhalten blieb", so schließt der Bericht.

— Die Schulschiffe haben nunmehr ihre außereuropäischen Reisen angetreten.

„Vineta" ist von Helgoland zur Schlußausrüstung nach Wilhelmshaven gedampft und nach Anlaufen von Dartmouth am 17. August nach Teneriffa in See gegangen.

„Hansa" besuchte die Häfen Olden, Merok, Aandalsnaes, Molde, Edinburgh und ist dann über Helgoland gleichfalls nach Wilhelmshaven zum Ausrüsten gegangen.

„Hertha" besuchte Greenock und Glasgow. Hier gab die Stadtverwaltung ein Essen zu Ehren der deutschen Offiziere, bei welchem der Lord Provost in einer Rede bat, dem Deutschen Kaiser die Versicherung der aufrichtigen Bewunderung Glasgows zu übermitteln. Er fügte hinzu, England und Deutschland hätten das größte Interesse an der Oberherrschaft zur See, und er hoffe, daß stets nur freundliche friedliche Beziehungen zwischen den beiden Ländern herrschen würden. — „Hertha" ist inzwischen von Wilhelmshaven nach Rotterdam gegangen und tritt von dort aus die Ausreise an.

„Viktoria Louise" ist nach Anlaufen von Balestrand, Flaam im Anslandfjord und Bergen nach Reykjavik auf Island gegangen und hat von dort am 12. August die Ausreise nach Halifax (Nova Scotia) fortgesetzt.

— Ablösungstransport. Die abgelöste Besatzung des „Seeadler" ist über Southampton und Vlissingen an Bord des Reichspostdampfers „Admiral" in der Heimat eingetroffen.

— Hochseefischerei. Der Fischereikreuzer „Zieten" ist zum Schutze der deutschen Hochseefischer und zur Ermittlung neuer Fischgründe auf einer siebenwöchigen

Digitized by Google

Kreuzfahrt in den nordischen Meeren unterwegs gewesen und hat bei dieser Gelegenheit Balestrand, Thorshavn (Faröer-Inseln), Reykjavick auf Island, Lerwick auf den Shetlandsinseln und Leith angelaufen.

Versuchsweise sollen Fischerkutter mit Anlagen für drahtlose Telegraphie ausgerüstet werden, damit man bei drohender Sturmgefahr die Hochseefischereiflotte rechtzeitig zu warnen imstande ist. Als erster Kutter ist nun das Blankeneser Fahrzeug „S B 57" sowie in der verflossenen Woche der Finkenwärder Kutter „H. T. 235" drahtlos ausgerüstet worden. Die auf den ersten Fahrten dieser Schiffe angestellten Erprobungen haben ergeben, daß die drahtlose Übermittlung der Sturmwarnungen in der Praxis durchführbar ist, und es ist somit ein wichtiger Schritt weiter in der Sicherung unserer Fischerflotte gegen Sturmesgefahr geschehen.

— Seemannshaus. In Cuxhaven ist am 14. August ein Seemannshaus, das fünfte seiner Art, feierlich eingeweiht worden.

— Garnisonkirche in Cuxhaven. Am 20. August fand in Cuxhaven die Einweihung der evangelischen Marinegarnisonkirche statt. Als Vertreter des Kaisers war der Chef der Marinestation der Nordsee, Admiral Graf Baudissin, in Begleitung seines Stabes erschienen. Die Weiherede hielt der Feldpropst Wölfing, die Festpredigt der Marinegarnisonpfarrer Koene. Im Anschluß an die Feier fand in der neuen Kirche die Weihe einer Gedächtnistafel für den Kommandanten des Torpedobootes „S 26", Leutnant zur See Herzog Friedrich Wilhelm von Mecklenburg-Schwerin, und 7 Mann seiner Besatzung, die am 22. September 1897 vor Cuxhaven den Seemannstod starben, statt. Von der Großherzogin Marie zu Mecklenburg war ein prächtiger Kranz gesandt worden. Die Tafel ist eine Widmung der noch im aktiven Marinedienst stehenden Jahrgangskameraden des verstorbenen Herzogs. — Ihre Majestät die Kaiserin stiftete die Altarbibel.

— Verschiedenes. Bei einer Feuersbrunst auf Helgoland haben die Mannschaften der dortigen Matrosenartillerie sowie des auf Reede liegenden Schulschiffes „Hertha" sich durch tatkräftige Hilfeleistung bei der Bekämpfung des Brandes ausgezeichnet.

Englischer und amerikanischer Besuch in Tsingtau. Der Chef des englisch-ostasiatischen Geschwaders besuchte Ende Juni mit einigen seiner Schiffe das Schutzgebiet Kiautschou. Aus Anlaß dieses Besuches fand eine Reihe von Festlichkeiten und sportlichen Veranstaltungen in Tsingtau statt. Auch im Fußballspiel wurden eifrige Kämpfe ausgetragen, und die deutsche Fußballmannschaft gewann dabei zweimal den Sieg über die bisher noch nie geschlagene Mannschaft des englischen Geschwaders. Die Feste verliefen in vollster Harmonie. Ein besonders herzlicher Toast des englischen Flaggkapitäns auf „die deutschen Brüder" löste bei den englischen Kameraden demonstrativen Beifall aus. Als die Gäste des Tsingtauer Offizierkasinos wurden die Engländer unter Vorantritt der Musikkapelle in geschlossener Kolonne an die Landungsbrücke zu ihren Booten geleitet. Admiral Winsloe und seine Offiziere gaben mehrfach ihrer Befriedigung über das Zusammensein mit den deutschen Offizieren Ausdruck und sprachen ihre Bewunderung aus über die klar zutage liegenden wirtschaftlichen Erfolge Deutschlands in Kiautschou. Spätestens Ende Oktober will der englische Admiral seinen Besuch erneuern. Die Mannschaften wollen sich dann noch einmal im Fußballspiel messen. Besonders hervorzuheben ist das musterhafte Verhalten der englischen Matrosen. Das echt kameradschaftliche Zusammenleben mit den Truppen der Garnison und den Besatzungen der anwesenden Schiffe des Kreuzergeschwaders wurde auch nicht einmal durch den leisesten Zwischenfall gestört. Fast überall, wo deutsche und englische Schiffe im Auslande zusammen-

Digitized by Google

treffen, bahnt sich ein herzlicher Verkehr an. Englische und deutsche Seeleute sympathisieren schnell miteinander. Die gleichartige Erziehung und die Achtung vor der gegenseitigen Tüchtigkeit bringt das mit sich und läßt für die Stunden des Zusammenseins alle politischen Meinungsverschiedenheiten zurücktreten. Noch ehe die Engländer Tsingtau verlassen hatten, lief dort ein Teil des amerikanischen Pazific-Geschwaders, bestehend aus „Saratoga" und „Albany" unter dem Kommando des Kontreadmirals Murdock ein. Ein drittes Schiff, die „New Orleans", mußte besonderer Verhältnisse halber im letzten Augenblick den Besuch absagen. Die Außenreede Tsingtaus, auf der zeitweilig zehn große Kriegschiffe verschiedener Nationen ankerten, bot einen ungewöhnlich belebten Anblick. Auch zwischen den Amerikanern und Deutschen war das Verhältnis bald sehr herzlich. Der amerikanische Admiral entschloß sich sogar, den Nationalfesttag, den 4. Juli, in Tsingtau zu verbringen. Nach Vorgang der amerikanischen Schiffe beteiligten sich die deutschen an dem Mittagssalut und dem Flaggen über die Toppen. Abends fand große Illumination der Kriegschiffe statt. An Bord der amerikanischen Schiffe wurden Aufführungen durch die Mannschaft veranstaltet, zu denen die Deutschen als Gäste gebeten waren. Auch die amerikanischen Mannschaften betrugen sich sehr gut an Land. Keinerlei Ausschreitungen kamen vor. Mit besonderer Freude und Genugtuung blickt man hier in Tsingtau auf diese Besuche zurück und freut sich, welche hohe und ungeteilte Wertschätzung unser Pachtgebiet bei den fremden Nationen sowohl in bezug auf das hier Geleistete als auch hinsichtlich seiner Gastfreundlichkeit genießt. T. T.

England. Allgemeines. Nach langen, erbitterten Kämpfen ist am 10. August die Entscheidung über die Vetobill, die die Befugnisse des Oberhauses umgestalten und einschränken soll, gefallen; in der Erkenntnis, daß weiterer Widerstand aussichtslos sei, hat das Haus der Lords selbst das wichtige Gesetz mit 131 gegen 114 Stimmen angenommen.

Die Haltung Englands in der marokkanischen Frage ist in den Tageszeitungen hinreichend besprochen worden; manches gehässige Wort gegen Deutschland ist dabei wieder in der britischen Presse gefallen. Ein Mann wie Lieutenant Dewar hat es sich nicht versagen können, das Gerede von dem in der deutschen Marine üblichen Trinkspruch auf den Tag der Abrechnung mit England abermals aufzuwärmen. (»The German sailor may drink to the day, but British seamen are working for it.«) Im übrigen ist bei dieser Gelegenheit erneut zutage getreten, wie leicht erregbar und sensationslüstern die englische Volksstimmung in weiten Kreisen ist; in allen Kriegshäfen liefen tagelang die wildesten Gerüchte über Kriegsvorbereitungen und mobilmachungsmäßige Anordnungen um, die in der englischen Presse vielfach willige Aufnahme fanden. Interessant war es auch zu beobachten, in welchem Maße sämtliche Kolonialblätter von dem Mutterlande aus mit Agitationsstoff versehen wurden.

— Marinepolitik. Neuerdings mehren sich in den Kreisen der Seeoffiziere wie der Schiffbauer die Stimmen, die einer Deplacementsverringerung der Linienschiffe das Wort reden und erklären, daß man die Größe der ersten Dreadnoughts nicht hätte überschreiten sollen; man spricht von Schiffen, die statt zwölf nur sechs Geschütze schwersten Kalibers haben, daneben eine brauchbare Mittelartillerie. Admiral Sir Cyprian Bridge hat in der Sitzung der Naval Architects einen Vortrag in diesem Sinne gehalten; er führte aus, man dürfe alter Tradition gemäß nicht das einzelne Schiff, sondern den Verband als taktische Einheit auffassen, somit auch schiffbaulich nicht das Einzelschiff zu sehr in den Vordergrund stellen wollen. Gerüchtweise wird be-

Digitized by Google

hauptet, daß schon das Bauprogramm des nächsten Jahres Änderungen im Linienschiffstyp bringen werde.

Das Ausscheiden der „King Edward"-Klasse aus den aktiven Divisionen der Heimatflotte hat die Frage nach der weiteren Verwendung dieser Schiffe aufgerollt; sie werden für zu wertvoll gehalten, um nur noch in den Reserveverbänden aufgebraucht zu werden. Von verschiedenen Seiten wird die Forderung aufgestellt, das Mittelmeergeschwader aus ihnen zu formieren; andere Stimmen wünschen, daß sie zur Bildung eines neuen, aktiven, in der Nordsee stationierten Geschwaders herangezogen werden möchten.

— Kolonialmarinen. Die auf der Reichskonferenz vereinbarten Abmachungen über den organisatorischen Zusammenhang der Kolonialmarinen mit dem Mutterlande sind veröffentlicht und dem kanadischen Parlament bereits zur Genehmigung vorgelegt worden. Der Hauptinhalt dieser Verabredungen, deren endgültiger Festlegung kaum noch etwas im Wege stehen wird, ist folgender:

a) Die Marinen von Kanada und Australien stehen ausschließlich unter der Aufsicht ihrer Regierungen.

b) Ausbildung und Handhabung der Disziplin sollen bei den Kolonialmarinen dieselben sein wie bei der englischen. Offiziere und Mannschaften können nach Anweisung der Admiralität ausgetauscht werden.

c) Die Schiffe der Kolonialmarinen führen am Heck die weiße Flagge der englischen Kriegsmarine, am Göschstock die Nationalflagge der betreffenden Kolonie.

d) Die kanadische und australische Regierung erhalten ihre eigenen Stationsbereiche zugewiesen, und zwar (s. Karten):

Kanada:

Im Atlantischen Ozean die Gewässer nördlich 30° N und westlich 40° W;
Im Stillen Ozean die Gewässer nördlich 30° N und östlich 180° Länge.

Der kanadische Stationsbereich schließt also die Bermudas-Inseln ein.

Die Grenze des australischen Stationsbereiches umschließt die Küsten des australischen Kontinents, und zwar von 95° O bis 160° O im südlichen Teil; im Norden verläuft sie so, daß sie alle nicht australischen Inselküsten ausschließt, etwa auf 11° S entlang.

e) Wenn eine der beiden Kolonialregierungen Schiffe außerhalb ihres Stationsbereiches schicken will, so macht sie vorher der englischen Admiralität Mitteilung davon. Die üblichen Verhandlungen über Anmeldung im fremden Hafen usw. erledigt dann die Admiralität. Während ihres Aufenthaltes dort erhalten die Kriegschiffe der Kolonial-

Digitized by Google

marinen Anweisungen über alle internationalen Fragen von der Admiralität und haben ihrerseits an den Chef der betreffenden Station oder an die Admiralität zu berichten.

f) Die englische Marine stellt den Kolonialmarinen nach Bedarf Offiziere und Mannschaften leihweise zur Verfügung. Für diese gilt betreffend Beförderung und Dienstalter der Dienst in den Kolonialmarinen ebenso wie der in der englischen. Offiziere der englischen Marine und der Kolonialmarinen werden in gemeinsamer Rangliste aufgeführt.

g) Von Zeit zu Zeit sollen Schiffe der Kolonien mit solchen der englischen Marine zusammen üben und Manöver vornehmen, die Führung liegt dann beim ältesten Seeoffizier der vereinigten Seestreitkräfte.

h) Wenn in einem Kriege Englands die Flotte einer Kolonie durch deren Regierung zur Verfügung der Reichsregierung gestellt wird, so bildet sie während der Dauer des Krieges einen Bestandteil der englischen Flotte. —

Die Bestimmungen stellen also einen vorsichtigen Kompromiß dar zwischen den Selbständigkeitsgelüsten der großen Dominions und den Bestrebungen des Mutterlandes nach einheitlicher Zusammenfassung der gesamten Reichsverteidigung. — Erhebliche Schwierigkeiten birgt die Personalfrage für die Kolonialmarinen; will man auch nur einen Teil der Mannschaften aus den Kolonien selbst haben, so wird man erheblich höhere Löhnung gewähren müssen, als das Mutterland sie seinen Leuten bietet. Daß hierin der Anlaß zu mancherlei Eifersucht, auch zu Schwierigkeiten für die englische Admiralität selbst liegt, wird allgemein befürchtet. —

Der kanadische Schulkreuzer „Niobe" ist auf einer Übungsfahrt bei Cap Sable (Neu-Schottland) im Nebel aufgelaufen. Es gelang mit Hilfe der Funkentelegraphie, Schlepper herbeizurufen und das Schiff am folgenden Tage aus seiner bedrohlichen Lage zu befreien; „Niobe" hatte jedoch so erhebliche Beschädigungen erlitten, daß sie nur mit Mühe nach Halifax ins Dock gebracht werden konnte.

— Seekriegsrecht. Bei Erörterung der Naval Prize Bill durch die Kommission des Unterhauses ist es bei der Frage der Prisengelder zu erregten Auseinandersetzungen gekommen. Nach der ursprünglichen Fassung des Gesetzentwurfes sollte bei Rückeroberung eines englischen Schiffes, das vom Feinde genommen gewesen war, ein Achtel des Wertes vom Eigentümer an das zurückerobernde Kriegschiff als Bergelohn gezahlt werden; diese Bestimmung ist in der Abstimmung gestrichen worden, sehr zur Unzufriedenheit der marinetreuen Zeitungen. Es war sogar der Antrag gestellt worden, die Prisengelder für Offiziere und Mannschaften gänzlich abzuschaffen. Der Sekretär der Admiralität Macnamara erklärte jedoch, „die Marine erblicke im Prisengeld eines ihrer altverbrieften Rechte in Kriegszeiten", und rettete durch seinen energischen Einspruch diese Bestimmung für die Marine.

— Personal. Die seit langem gehegten Zweifel an der Brauchbarkeit des neuen Offizierausbildungsverfahrens scheinen sich mehr und mehr zu ernsten Besorgnissen zu steigern. »Standard« (31. Juli) spricht in einem längeren, offenbar gut unterrichteten Aufsatz über das völlige Fehlschlagen dieses Versuches, Seeoffiziere und Ingenieure gemeinsam heranzubilden, und nennt das Ganze eine nationale Gefahr. So wie die Dinge nun einmal lägen, wolle sich von den Anwärtern niemand freiwillig für die Ingenieurlaufbahn finden; jemand hineinzwingen zu wollen würde geradezu unsinnig sein. Ein Teil der Väter habe mit aller Deutlichkeit erklärt, er würde die Söhne ganz aus der Marine herausnehmen, wenn man sie zu Ingenieuren machte. Die Lage sei jetzt derart, daß die Admiralität ernsthaft daran dächte, das neue Verfahren wieder ganz fallen zu lassen und zu dem alten zurückzukehren, „wo die Ingenieurlaufbahn den weiten Kreisen des Mittelstandes offen stand, den Söhnen

Digitized by Google

von Deckoffizieren und anderen jungen Leuten, für die die Ingenieurlaufbahn trotz ihrer Nachteile günstiger und pekuniär vorteilhafter war als irgend etwas Entsprechendes an Land". — Für den Augenblick ständen zwei Wege zur Verfügung, um dem drohenden Mangel abzuhelfen: Die Überführung von Ingenieurmaschinisten aus der Handelsmarine in den Staatsdienst oder Ergänzung der fehlenden Ingenieure durch bisherige Deckoffiziermaschinisten der Kriegsmarine. Der letztgenannte Weg wird vielfach als wahrscheinlicher und besser angesehen; die Ingenieuroffiziere würden dann eine Messe für sich bekommen. — »Standard« appelliert an den Patriotismus der Väter und Söhne, durch den allein eine Durchführung des neuen Systems und die Vermeidung einer kritischen Lage noch möglich sei.

— Stellenwechsel. Vizeadmiral Sir Richard Poore als Nachfolger von Admiral Sir Charles Drury zum Commander in Chief der Nore-Station; Kontreadmiral Christopher Cradock zum Zweiten Admiral der Atlantischen Flotte an Stelle von Kontreadmiral Sackville H. Carden.

— Schwimmende Streitkräfte. „Hercules" und „Colossus" sind in die II. Division der Heimatflotte eingereiht worden, ersterer als Flaggschiff dieses Verbandes.

Das Linienschiff „New Zealand", Flaggschiff der Portsmouth-Division der Heimatflotte, ist in „Caledonia" umgetauft worden, um Verwechslungen mit dem neuen Panzerkreuzer „New Zealand" zu vermeiden.

„Indefatigable" mußte wegen Undichtigkeiten in der Außenhaut zur Reparatur ins Dock gehen.

Die Unterseebootsflottille Sektion II hat eine Übungsfahrt längs der Ostküste unternommen. Die Unterseeboote „B 6", „B 7", „B 8", „B 9", „B 10", „B 11" sind ins Mittelmeer abgegangen; die ersten drei werden in Gibraltar, die übrigen in Malta stationiert werden.

Im Begriff, dem gestrandeten kanadischen Schulkreuzer „Niobe" zu Hilfe zu kommen, lief der Kreuzer „Cornwall" bei Cap Sable auf, kam aber ohne fremde Unterstützung nach kurzer Zeit wieder frei.

— Neubauten. Über den kürzlich von Stapel gelaufenen Panzerkreuzer „New Zealand" werden folgende Angaben mitgeteilt: Gürtel 152 mm, abnehmend auf 53 mm achtern und 102 mm vorn; über dem Gürtel 76 mm Panzer, Barbetten und Türme 178 mm; Ablaufgewicht 8500 t.

Kleiner Kreuzer „Dartmouth", der bei 22 000 HP 24,75 kn laufen sollte, erreichte bei einer 8stündigen Probefahrt bei 19 000 HP bereits 24,97 kn; bei voller Maschinenleistung wurden 23 000 HP und 25,9 kn erzielt. Das Ergebnis ist um so befriedigender, als der Ölverbrauch nur 1,48 lb pro Pferdestärke und Stunde betrug. Bei einer 22stündigen Dauerfahrt bei zwei Dritteln Maschinenleistung betrug die Geschwindigkeit 23,49 kn.

Von den zwanzig Zerstörern des letzten Bauprogramms sind dreizehn vergeben worden, und zwar je drei an die Werften Brown & Co., Hawthorn Leslie & Co., London and Glasgow Shipbuilding Comp., Swan Hunter & Wigham Richardson. Außerdem ist bei Thornycroft ein Zerstörer in Bau gegeben worden, der neben der Hauptturbinenanlage eine Dieselmotorenanlage erhält; diese soll bei Geschwindigkeiten bis zu 15 kn aufwärts, besonders für Marschfahrten, verwendet werden. Man erwartet davon besonders eine Vergrößerung des Aktionsradius. Die Motoren werden vom Zweitaktsystem sein und mit einem billigen Öl (Petroleumrückstand) getrieben werden.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Für die Pembroke-Werft wird ein Slip für Zerstörer ausgeschrieben.

Digitized by Google

Bei den Übungen der Küstenbefestigungen während des letzten Monats wurden in Portland neue Balkensperren erprobt, an Stelle der bisher verwendeten Sperrketten, die bei ähnlichen Versuchen vor 3 Jahren von einem Zerstörer glatt durchbrochen wurden. E. E. Sch.

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika. Marine im Parlament. Der Staatssekretär der Marine hat dem Kongreß eine Denkschrift des Admiralstabes über den Ausbau der Werften vorgelegt. Danach sollen die Werften von Pensacola und New Orleans geschlossen, Guantanamo als Marinestation erster Ordnung ausgebaut und in der San Francisco Bay Dock- und Reparaturmöglichkeit für große Schiffe geschaffen werden. In Boston, New York und Hampton Roads sollen befestigte Kohlenplätze vorhanden sein. Key West soll als Ausrüstungs- und Verbindungshafen entwickelt werden und Charleston lediglich als Torpedobootsbasis weiterbestehen.

— Atlantische Flotte. Das Linienschiff „Delaware", das an den Krönungsfeierlichkeiten in England teilgenommen hatte, nachdem es unmittelbar vorher von der 17 500 sm langen Fahrt von Valparaiso zurückgekehrt war, ist, ohne in England Kohlen oder Öl aufgefüllt zu haben, mit 607 t Kohlen und 18 t Öl in Boston wieder eingetroffen. Die „Delaware", die am 4. Juni mit 2749 t Kohlen und 282 t Öl New York verließ, traf am 16. Juni in Torbay und am 19. Juni in Spithead ein, verließ England am 28. Juni und beendete ihre Reise am 9. Juli in Boston. Die amerikanischen Blätter, die diese Leistung mit besonderem Stolz verzeichnen, geben an, daß der noch übriggebliebene Heizmaterialvorrat der „Delaware" das Schiff nach seiner Rückkehr noch zu einer weiteren Fahrt von 1500 sm befähigt haben würde.

Mitte Juli fand ein mehrtägiges Manöver der Atlantischen Flotte im Verein mit Schiffen der Marinemiliz der atlantischen Uferstaaten statt. Die Manöveridee war die Verteidigung der Narraganzett Bay und der östlichen Einfahrt in den Long Island Sound gegen eine überlegene Flotte. Der Angreifer, die blaue Partei, wurde dargestellt durch 18 Linienschiffe der Atlantischen Flotte, auf denen je etwa 100 Mann Marinemilizsoldaten eingeschifft waren, 2 Kreuzer, 7 Hilfsschiffe und 1 Lazarettschiff und stand unter dem Befehl des Chefs der Atlantischen Flotte, Kontreadmiral Osterhaus. Ihre Anfangsstellung war Provincetown, Mass. Die rote Partei, bei der sich der Unterstaatssekretär der Marine Beekman Winthrop an Bord des Flaggschiffes der Milizschiffe, des früheren Kreuzers „Chicago", eingeschifft hatte, sammelte in Gardiners Bay. Ihr standen 2 Kreuzer, 20 Zerstörer, 11 Unterseeboote zur Verfügung, ferner 7 Milizschiffe, die Linienschiffe darstellten.

Die Torpedoboote der roten Partei sichteten den anmarschierenden Feind in der ersten Nacht. Die blaue Linienschiffsflotte fuhr abgeblendet unter Klarschiff, wobei Ärzte und Zahlmeister die Scheinwerfer bedienten, während sämtliche Seeoffiziere an den Kanonen waren. Als besonders scharf durchgeführt wird das Abgeblendetfahren dadurch charakterisiert, daß sogar den Offizieren das Rauchen verboten war. Am Morgen des zweiten Tages stellten die roten Kreuzer das feindliche Gros fest und meldeten dessen Kurs und Position dauernd mit chiffrierten Funkentelegraphiesignalen, ohne vom Feinde hierbei gestört zu werden, dem eigenen Führer. Die dann folgende Tagschlacht blieb unentschieden. Die Landbefestigungen beteiligten sich nicht an dem Manöver.

Nach Beendigung dieses Manövers fanden bis Mitte August fast täglich Torpedoboots- und Unterseeboots-Angriffsübungen statt, gelegentlich auch Übungen

Digitized by Google

zusammen mit Aeroplanen. Für Mitte August waren Nachtangriffsübungen von Aeroplanen gegen die Atlantische Flotte geplant, deren Schiffe hierbei mit Hilfe ihrer Scheinwerfer die Aeroplane suchen und dann mit Manöverkartuschen aus den leichten Geschützen und mit Platzpatronen aus Gewehren auf sie schießen sollten, während die Führer der Aeroplane selbst Scheingranaten auf die Schiffe werfen sollten. Die hierzu nötigen Flugfahrzeuge sind dem Flottenchef für diesen Zweck von einer Firma in Marblehead, Ma., zur Verfügung gestellt.

— Pazifische Flotte. Um die Klagen der Kohlengrubenbesitzer der Westküste zum Verstummen zu bringen, die ihre Kohle der der Ostküste für gleichwertig halten, ist vom Navy Department abermals eine Kohlenvergleichsfahrt zweier Kreuzer angeordnet worden. Die „Washington" und „Colorado", die, wenn auch keine Schwesterschiffe, so doch, was Maschinen- und Kesselanlage betrifft, vollkommen gleich sind, haben von Mare Island aus, der Staatswerft bei San Francisco, eine 6wöchige Reise angetreten, das eine Schiff mit Kohlen der Westküste, das andere mit Kohlen der Ostküste. Bisher kamen auch bei den Schiffen der Pazifischen Flotte lediglich die Kohlen der Ostküste zur Verwendung.

— Personal. Ende Juni haben 6 Kapitäne zur See freiwillig ihren Abschied genommen; 14 weitere Seeoffiziere, und zwar 4 Kapitäne zur See, 4 Fregattenkapitäne, 4 Korvettenkapitäne und 2 Kapitänleutnants haben nach Auswahl durch den sogenannten plucking board — vgl. Juliheft — den Abschied erhalten, sämtlich unter Verleihung von Titel und Pension des nächsthöheren Dienstgrades, wobei die Kapitäne zur See zu Kommodoren, nicht zu Kontreadmiralen befördert werden.

— Schiffsartillerie. Nach Angabe der »Western Daily Mercury« sollen die neuesten amerikanischen Linienschiffe 4 schwere 35,6 cm-Türme erhalten und zwar 2 Drillingtürme und 2 Doppeltürme, im ganzen also 10 schwere Geschütze.

Während bisher jährlich zwei Flottenpreise durch den Präsidenten der Vereinigten Staaten zu Ende des Sommers zur Verteilung gelangten, nämlich ein Flottenschießpreis und ein Preis für vorzügliche Maschinenleistung, wird der Präsident in diesem Jahre nur einen Preis verleihen, und zwar unter gleichzeitiger Berücksichtigung sowohl der Artillerie wie der Maschine. Der Preis verbleibt dem Schiff als Wanderpreis für die Dauer eines Jahres. Als Preisschießen — record target practice — werden in der amerikanischen Marine stets die Frühjahrsschießübungen abgehalten, während bei den Herbstschießübungen — second target practice — in erster Linie die Offiziere in der Feuerleitung ausgebildet werden sollen.

— Torpedowesen. Die Reichweite der Torpedos des Linienschiffes „Utah", des neuesten Linienschiffes der amerikanischen Marine, soll 3600 m betragen.

— Minenwesen. Ein vom Coast Artillery Board erfundener automatischer Minenanker ist erprobt und eingeführt worden.

— Flugwesen. Am 1. Juli ist der für die Marine gebaute Wasseraeroplan — System Curtiß — fertiggestellt und an die Marinebehörde übergeben worden. Das Luftfahrzeug ist erheblich größer als die bisherigen Curtiß-Apparate und mit einem 70pferdigen Motor ausgerüstet. Oberleutnant zur See Ellyson machte am Tage der Übergabe die offiziell vorgeschriebene Probefahrt, indem er zwei in einer Entfernung von 500 m voneinander ausgelegte Boote, in einer Höhe von 60 m fliegend und eine 8-Form beschreibend, viermal umflog und dabei zweimal auf dem Wasser landete. Am 19. Juli wurde der von der Marine bestellte Wright-Apparat abgenommen. Das Flugfahrzeug ist ebenso wie der Curtiß-Apparat mit Pontons versehen, die eine jederzeitige Landung auf dem Wasser ermöglichen. Der dritte von

Digitized by Google

der Marine bestellte Aeroplan, gleichfalls ein Curtiß-Apparat, geht ebenfalls seiner Vollendung entgegen.

— Neubauten. Probefahrten. Das mit Turbinen ausgerüstete Linienschiff „Utah" hat bei einer Marschgeschwindigkeit von 10 kn einen täglichen Kohlenverbrauch von 128 t Kohlen gehabt.

Es ist beabsichtigt, den Turbinen kleine Kolbenmaschinen vorzuschalten, die bei der Höchstleistung der Turbinen abgekuppelt werden können. Sie sollen den Zweck haben, bei Marschgeschwindigkeit verwendet zu werden. Bei Marschgeschwindigkeit würde also die Kolbenmaschine zunächst die Turbine und weiter mit ihr durch die Wellenübertragung die Propeller in Bewegung setzen. Um den Widerstand der Turbinen zu verringern, würde man dann den Turbinen gleichfalls geringen Dampf zuführen müssen. Da aber hierdurch der Gesamtdampfverbrauch womöglich größer werden würde als bei der reinen Turbine, so soll diese Hintereinanderschaltung erst auf einem Torpedobootzerstörer probiert werden.

Wenn der Versuch mit dem Hautpanzer — vgl. Augustheft — nicht gelingen sollte, hat man sich entschlossen, auf den Linienschiffen zu 356 mm starkem Panzer überzugehen.

Die im März bewilligten Unterseeboote, für die die Ausschreibungen am 1. September erfolgen, müssen unter den Bedingungen des Achtstundengesetzes gebaut werden.

Sehr zufrieden ist man mit den Leistungen der auf dem Flottenkohlendampfer „Neptune" eingebauten Westinghouse-Turbine. Das Schiff hat zwar bei seinen Meilenfahrten nur 13 kn gemacht, doch hofft man, durch Änderung der Schraubensteigung die kontraktliche Geschwindigkeit von 14 kn zu erreichen. Die Turbinen machen 1400 Umdrehungen in der Minute. Die Übertragung auf die Wellen ist derart eingerichtet, daß die Schrauben 135 Umdrehungen in der Minute machen. Der Hauptvorteil der neuen Maschine ist das verstellbare Gehäuse der neuen Turbine. Dieses ist dadurch verstellbar gemacht, daß die im Gehäuse sitzenden Leitschaufeln beweglich angeordnet sind. Man kann hier nun die Stellung der Leitschaufeln so lange verändern, bis Stoß und Schlag auf ein Minimum herabgesetzt sind. Hierdurch werden also die Stöße fast ganz aufgehoben, die auf der „North Dakota" bei ihrem festen Gehäuse so unangenehm empfunden wurden. Die Maschinen auf dem „Neptune" können vom wachhabenden Offizier auf der Brücke umgesteuert werden.

Der Bau der beiden neuen Flottenkohlendampfer Nr. 9 und Nr. 10 ist an die Newport News Shipbuilding and Drydock Company für je 4 179 000 ℳ, der Bau der beiden Flottenkohlendampfer Nr. 11 und Nr. 12 an die Maryland Steel Company für je 4 000 000 ℳ vergeben worden.

— Stand der Neubauten am 1. Juli 1911:

Linienschiff „Florida"*)	94,2 %	Linienschiff „Arkansas"	68,4 %
„ „Utah"	99,2 „	„ „New York"	1,3 „
„ „Wyoming"	68,8 „	„ „Texas"	19,3 „
Kohlendampfer „Neptune"	98,2 %		

— Von der Schiffsliste gestrichen. Die früher spanischen, im Jahre 1898 vor Manila genommenen Kanonenboote „Paragua" und „Mindoro" sind von der Liste der Kriegschiffe gestrichen.

— An Stelle des von der Liste der Kriegschiffe gestrichenen Vermessungsschiffes „Hist" soll der Kohlendampfer „Hannibal" zum Vermessungsschiff umgebaut werden.

*) „Florida" soll im September 1911 in Dienst stellen.

Digitized by Google

— Havarie. Das Linienschiff „North Dakota" hat eine schwere Turbinenhavarie gehabt. Ein Rotor der Hauptturbine läßt sich nicht anlüften; er hat sich anscheinend festgefressen. Da man vorläufig noch nicht weiß, was geschehen soll, ist das Schiff auf unbestimmte Zeit nicht kriegsbereit.

— Werften. Der Staatssekretär der Marine hat eine Kommission ernannt, bestehend aus Kontreadmiral Vreeland als Vorsitzendem, 4 Seeoffizieren, 2 Schiffbaukonstrukteuren und 2 Marinezahlmeistern, die Verbesserungsvorschläge für den Betrieb auf den Staatswerften vorlegen sollen. Unter anderem soll die Kommission die nachstehenden Fragen beantworten:

1. Wie muß die jetzige Werftorganisation ausgebaut werden, um ein besseres Zusammenarbeiten aller Beteiligten sicherzustellen?

2. Wie kann die Werft rechtzeitig von den an den Schiffen vorzunehmenden Arbeiten Kenntnis erhalten, über Umfang, Kostenanschlag, Zeitdauer, Material und nötige Arbeitskräfte?

3. In welcher Weise kann die Schiffsbesatzung zu den Arbeiten auf der Werft mit herangezogen werden?

4. In welcher Weise kann man den Schiffsoffizieren die Verantwortung dafür übertragen, daß sie Notwendigkeit und Umfang der Arbeiten selbst entscheiden und nicht, wie bisher, die Angestellten der Werft?

Hierbei ist auch Stellung zu nehmen zu der Frage des Wertes eines modernen Reparaturschiffes.

5. Wie kann man die Schiffsoffiziere während der Werftliegezeit auch kaufmännisch soweit heranbilden, daß sie Reparaturen auf ausländischen Werften zweckmäßig vergeben, übersehen und leiten können?

6. In welcher Weise können die Werften am kaufmännischsten arbeiten unter Zugrundelegung einer möglichst geringen Anzahl von Offizieren und höheren Beamten?

7. Wie kann die Rechnungslegung vereinfacht werden?

8. Welche Gegenstände werden zweckmäßig von den Werften angefertigt, welche besser freihändig gekauft?

9. Wie können die Fähnriche zur See auf der Marineschule am besten über den Werftbetrieb unterwiesen werden? Empfiehlt es sich, sie eine Zeitlang auf die größeren Staatswerften zu kommandieren? Welche Ausbildungsperiode käme hierfür in Frage?

— Docks. An der pazifischen Küste, und zwar entweder in San Francisco oder in Bremerton am Puget Sound, beabsichtigt das Marineamt ein neues Trockendock zu bauen. Dieses soll so groß werden, daß es bis auf weiteres allen Ansprüchen genügen wird, und zwar 300 m lang und 33,5 m breit.

Die Fertigstellung des großen neuen Trockendocks in Pearl Harbor wird sich voraussichtlich bis Juni 1913 verzögern, da der weiche Grund — Lavamud und Korallengebilde — ein tief reichendes Fundament erforderlich macht.

— Armee. Der Vorsitzende der Armeekommission des Senats (Senate Committee on Military Affairs) hat dem Senat den Gesetzentwurf über die Landwehr zugehen lassen und ihn gleichzeitig warm empfohlen. Da die Vorsitzenden in den Armee- und Marinekommissionen der beiden gesetzgebenden Körperschaften, Senat und Repräsentantenhaus, eine außerordentlich große Macht besitzen, so ist die Annahme des Gesetzentwurfs wahrscheinlich.

Die Landesverteidigung der Vereinigten Staaten wird sich hiernach in drei Teile gliedern:

1. Das stehende Heer (Regular Army), ein einheitliches Reichsheer unter dem Befehl des Präsidenten.

Digitized by Google

2. Die Landmiliz (National Guard), eine zu gelegentlichen Übungen einzuberufende Einzelstaatstruppe, deren Vorgesetzter der Gouverneur des betreffenden Staates ist. Im Kriege kann auch der Präsident mit Genehmigung des Kongresses über die Miliz verfügen.

3. Die Landwehr (The Volunteer Forces). Ihr gehören alle männlichen Personen der Vereinigten Staaten vom 18. bis 45. Lebensjahre an, soweit sie geistig und körperlich gesund sind. Ihre Einberufung und Ausbildung erfolgt erst im Kriege oder bei drohendem Kriege auf Befehl des Präsidenten.

Den Oberbefehl über die Armee, ebenso wie über die Marine, führt der Präsident der Vereinigten Staaten, dem ein General als Chief of Staff, als eigentlicher militärischer Oberbefehlshaber, zur Seite steht.

— Panama-Kanal. Der Staatssekretär der Marine hat nach Einforderung von Vorschlägen seitens des Admiralstabes der Marine folgende vorläufige Pläne für Marineanlagen am Panama-Kanal aufgestellt:

1. Bau einer Marinestation erster Ordnung mit Dock- und Reparaturmöglichkeiten am Westausgange des Kanals.

2. Am atlantischen Ausgange Anlage von Öl- und Kohlenlagern sowie einer Reparaturwerkstatt, die beschädigte Schiffe soweit vorübergehend auszubessern imstande ist, daß sie die Kanalfahrt ausführen können. Ferner aus Rücksicht auf Handelsschiffe ein Trockendock.

3. Ein Vorratslager für die Marine am Gatun-See.

4. Eine Funkenstation mit größtmöglicher Reichweite auf dem höchsten Punkte von Lirio Cerro, südlich von Culebra. Diese Funkenstation soll die größte Station der Welt werden und in der Lage sein, die Flotten auf den beiden Ozeanen untereinander sowie mit Washington zu verbinden.

— Kolonien. Admiral Mahan, Mitglied des Naval War College (Marineakademie), hat Pläne ausgearbeitet zur Befestigung der den Amerikanern gehörigen Insel Guam. Mahan meint, ein starkbefestigtes Guam wäre wegen seiner zentralen und den Pazifischen Ozean beherrschenden Lage das Gibraltar des Stillen Meeres. Die Entfernung von Guam beträgt nach

Manila . . .	1500 sm,	Honolulu . . .	3300 sm,
Sydney . . .	2600 "	San Francisco .	5000 "
Hongkong . . .	1800 "	Panama . . .	8000 "
Yokohama . . .	1300 "		

Zur Zeit befindet sich auf Guam, wo ein Fregattenkapitän als Gouverneur seinen Sitz hat, nur eine Marinestation und eine Marineinfanteriegarnison in Agaña. Außerdem liegt dort das 1873 von Stapel gelaufene Hilfsschiff „Supply" als Stationär und Kohlendampfer. Befestigungen fehlen vorläufig gänzlich.

v. Selchow.

Frankreich. Nach der Vertagung des Parlaments hat sich die Aufmerksamkeit ganz den Vorbereitungen für die Flottenmanöver zugewandt; bei der diesen vorangehenden Flottenschau gedenkt der Marineminister M. Delcassé eine imposante Streitmacht von 3 Geschwadern zu je 6 Linienschiffen, darunter 5 „Dantons", und 3 leichten Divisionen zu je 3 Panzerkreuzern sowie 2 escadrilles von Torpedojägern zu vereinigen, um die Stärke der französischen Seerüstung vor aller Welt darzutun und um das Interesse weitester Kreise in Frankreich an der Flotte zu wecken.

Digitized by Google

— Flottentätigkeit. Heimische Verbände. Mitte August trat in Toulon das neue I. Geschwader, bestehend aus den Schiffen der „Danton"-Klasse (außer „Vergniaud", für den „Suffren" eintrat) unter dem Befehl des früheren Marineministers, Vizeadmirals Boué de Lapeyrère, zusammen, der seine Flagge auf „Voltaire" heißte; zweiter Admiral wurde Kontreadmiral Gauchet auf „Mirabeau". Auf der Überfahrt von Brest nach Toulon, die mit 16 bis 17 kn ausgeführt und auf der Tanger angelaufen wurde, wurden die Manövriereigenschaften der Schiffe erprobt, die sich als zufriedenstellend erwiesen.

Beim II. (früher I.) Geschwader betraf das dritte gefechtsmäßige Schießen der Nebenartillerie die Frage, wie Torpedobootsziele am besten auf Scheinwerfer und Artilleriegruppen verteilt werden bei einem Massenangriff auf eine in Kiellinie fahrende Flotte. Als Ergebnis wird mitgeteilt, der Hintermann des angegriffenen Schiffes müsse sein Feuer rechtzeitig auf die vordersten Boote richten, um die Artillerie des angegriffenen Schiffes zu entlasten. Das Schießen wurde treffenweise ausgeführt, als Ziele dienten zwei im Abstand von 200 m verankerte Scheiben. — Das dritte Schießen der Torpedojäger wurde in der Division zu 3 Booten gegen zwei auf 200 m Abstand voneinander verankerte Scheiben mit 20 kn Fahrt abgehalten; Feuereröffnung auf 2000 m.

Das Divisionstorpedoschießen fand auf eine Entfernung von 2000 m, für „Léon Gambetta" und „Suffren" auf 1000 m statt.

Bei der Hauptbesichtigung der Schiffe, die im Juli stattfand, besichtigte auf allen Schiffen je einen halben Tag der Chef der 2. Division des Geschwaders die Artillerie und Mousqueterie, Sicherheitsdienst, Feuer- und Bergerolle; der Chef der Panzerkreuzerdivision Manöver- und Signaldienst, Torpedowaffe, elektrischen Betrieb, Haltung und Kleidung der Besatzung; der Geschwaderchef die Organisation des Gefechtsdienstes, das Manövrieren der Offiziere, Lecksicherungsdienst; ihm wurde ferner ein Abkommschießen der Hauptartillerie oder ein Schießen der Nebenartillerie auf Kriegswache oder ein Torpedoschießen vorgeführt.

Das III. (früher II.) Geschwader hielt in der ersten Hälfte des August Verbandsübungen ab und ging am 16. August nach Toulon ab.

Panzerkreuzer „Montcalm" trat in die Reservedivision zu Brest ein.

Flottillen. Am 3. August wurde das Unterseeboot „Rubis", bei der Rückkehr von einer Übung aufgetaucht fahrend, von einem ernsten Unfall betroffen. Das Boot begann plötzlich vorn tiefer zu tauchen, so daß bald das vordere Einsteigeluk gefährdet war. Der Zweite Offizier eilte nun durch dies Luk ins Innere des Bootes, das Luk hinter sich schließend. Hier fand er den Akkumulatorenraum und den Mannschaftsraum sich mit Wasser füllend, das auch in den Motorraum eindrang. Die Motoren wurden gestoppt, das Sicherheitsgewicht gelöst und die Lenzpumpen in Betrieb gesetzt, so daß das Boot, das nach Einnahme von etwa 8 t Wasser völlig gesunken war (8,5 m in der Mitte, 15 m vorn, 16° Neigung), wieder auftauchte. Der Kommandant und 8 Mann der Besatzung, die an Deck waren, hatten sich durch Schwimmen über Wasser gehalten, bis das Boot wieder auf der Oberfläche erschien. Als Ursache wird Vollaufen der vorderen Ballasttanks infolge Offenstehens einer nach außen führenden Luftleitung und Weiterverbreitung des Wassers von dort ins Innere aus noch nicht aufgeklärtem Grunde angegeben.

— Flottenmanöver. Die Flottenmanöver (4. bis 16. September) werden keine größere strategische Übung, sondern nur taktische Übungen umfassen. Unter dem Vizeadmiral Jauréguiberry, der am 2. September seine Flagge auf Panzerkreuzer „Jules Ferry" heißt, werden 3 Linienschiffsgeschwader mit 3 leichten Divisionen vereint sein. Dem Flottenchef sind Kapitän zur See Salaun als Chef des Stabes, ferner ein

Digitized by Google

Fregattenkapitän und 3 Oberleutnants als Adjutanten zugeteilt. Eine Anzahl von höheren Offizieren der Marine und Armee sowie die Offiziere der Marineakademie werden auf der Flotte zu den Manövern eingeschifft.

Am 4. September wird von dem Präsidenten der Republik auf Panzerkreuzer „Pothuau" eine Flottenschau abgehalten werden, an der die Minister sowie Mitglieder des Senats, der Kammer (auf „Foudre") und der Presse (auf „Casabianca") teilnehmen werden. Die Übungen werden in zwei Abschnitten, vom 5. bis 9. September östlich, vom 11. bis 16. westlich des Meridians von Toulon, abgehalten; am 9. findet eine Ausrüstungsübung in Toulon statt. An einzelnen Übungen werden die Verteidigungswerke von Toulon teilnehmen. Am 8. passiert die Flotte Ajaccio, am 15. Port Vendres, am 16. Marseille. Das Programm der Übungen ist das folgende: 5. bis 10. September: Evolutionieren der Linienschiffs- und Kreuzerverbände sowie der Torpedojägerflottillen, letzterer mit geschlossenen Abständen; Bilden der Aufklärungslinie und Sammeln der Kreuzer; Angriffsübungen der Flottillen; Blockadeübung; Fühlungnehmen und -halten der Kreuzer; Gefechtsbilder. 12. bis 16. September: Gefechtsbilder; Nacht- und Nebelfahrt der Linienschiffsflotte; Suchübung der Kreuzer, Heranführen des Gros; Angriffsübung der Unterseeboote; Angriffe der Torpedojägerflottillen zu Anker und in Fahrt; Minenlegen und -suchen.

Die Verwendung von Lenkballons und Aeroplanen ist nicht beabsichtigt, dagegen soll auf „Edgar Quinet" der Kastendrachen des Kapitäns Sacconey erprobt werden, der einen Beobachter aufzunehmen vermag.

Die leichten Divisionen sind für die Manöver, wie folgt, formiert:

1. leichte Division (Kontreadmiral Dartige du Fournet): Panzerkreuzer „Léon Gambetta", „Edgar Quinet", „Ernest Renan";
2. leichte Division (Kontreadmiral Nicol): Panzerkreuzer „Jules Michelet", „Waldeck Rousseau", „Jules Ferry" (gleichzeitig Flottenflaggschiff);
3. leichte Division (Kontreadmiral Favereau — ersetzte den erkrankten Kontreadmiral Dufaure de Lajarte —): Panzerkreuzer „Gloire", „Marseillaise", „Amiral Aube".

Während der Zeit vom 25. August bis 17. September ist anläßlich der Manöver jede Entlassung von inscrits maritimes untersagt.

— Organisation, Personalfragen. Folgende Bezeichnungen sind mit dem Eintritt der „Danton"-Klasse in die Front vom Minister für die Verbände festgesetzt: 1., 2., 3. Linienschiffsgeschwader (escadre de ligne); 1., 2., 3. leichte Division (bestehend aus Panzerkreuzern); für die in Reserve befindlichen gefechtsbereiten Schiffe in Brest und Toulon, die entweder einem Geschwader zugeteilt werden oder auch dem Marinepräfekten unterstellt werden können: 1., 2., 3. Gruppe der Geschwaderreserve, die im Zustande der disponibilité armée als 1e, 2e, 3e groupe de disponibilité bezeichnet wird. Die Torpedobootsverbände zu 6 Torpedojägern heißen escadrilles; sie können in Flottillen zu 12 Booten zusammengefaßt werden und sind in Divisionen zu 3 Booten gegliedert. Ein vollständiges Geschwader besteht aus einem Linienschiffsgeschwader, einer leichten Division, einer Eskadrille oder Flottille von Torpedojägern, einer Gruppe der Geschwaderreserve — als 1., 2. oder 3. Geschwader, die unabhängig voneinander von je einem commandant en chef befehligt werden. Zurzeit wird nur das 2. und 3. Geschwader diesen vollständigen Bestand aufweisen, wogegen das 1. Geschwader vorläufig nur einen Linienschiffsverband umfassen wird. Die einzelnen Oberbefehlshaber haben hinsichtlich gemeinsamer Übungen ihrer Verbände, zeitweiser Unterstellung der leichten Division zu Übungen mit einem anderen Verband usw. selbständig Vereinbarungen untereinander zu treffen.

Digitized by Google

Die für 1912 vorgesehene Reorganisation der Flottillen tritt schon mit dem 1. Oktober 1911 in Kraft. Die Torpedobootsflottillen von Ajaccio und Oran werden zu diesem Zeitpunkt durch Torpedojägerflottillen (von je 6 Booten) ersetzt; in Cherbourg tritt zur Torpedobootsflottille eine solche von 6 Torpedojägern. In den meisten Flottillen treten als Divisionsboote an Stelle der Torpedojäger Hochseetorpedoboote.

Die Torpedobootsflottille von Calais-Dunkerque wird anstatt 8 Gruppen zu je 2, 4 Gruppen zu je 3 Booten, und zwar 2 Gefechtseinheiten und 1 Übungsboot umfassen; dazu werden 6 Reserveboote, 2 für die Boote erster Linie, 4 für die Boote zweiter Linie, treten. Die Flottille von Toulon wird wie folgt zusammengesetzt sein: In Dienst: 2 Divisionen erster Linie zu je 1 Torpedojäger und 4 Booten, 4 Übungsboote oder solche zweiter Linie. In Reserve: 2 Hochseeboote, 5 Boote erster Linie, 8 Boote zweiter Linie.

In Verbindung mit der Ernennung eines Oberstkommandierenden für das Heer ist eine Änderung der Bestimmungen über den durch Dekret vom 3. April 1906 geschaffenen Obersten Landesverteidigungsrat (Conseil supérieur de la défense nationale) vorgenommen. Der Rat setzt sich zusammen aus dem Ministerpräsidenten als Vorsitzendem, den Ministern des Auswärtigen, der Finanzen, des Krieges und der Marine sowie der Kolonien. Mit beratender Stimme nehmen an den Sitzungen teil (neu geregelt): der Direktor der politischen Abteilung des Ministeriums des Auswärtigen, der Generaldirektor der Rechnungslegung, der Oberstkommandierende (chef d'état-major général), die Chefs des Generalstabes der Armee und der Marine, der Generalinspekteur der heimischen Geschwader und der im Komitee für die Verteidigung der Kolonien den Vorsitz führende General. Der Rat tritt mindestens zweimal im Jahre, im April und Oktober, zusammen. Neu geschaffen wird eine section d'études, der angehören: der Chef des Operationsbureaus des Generalstabes der Armee, der Chef der dritten Sektion (für Operationen) des Generalstabes der Marine, der Chef der zweiten Sektion des technischen Bureaus bei der Direktion der militärischen Abteilung im Kolonialministerium. Diese Sektion bereitet die Bearbeitung der Fragen für die Sitzungen vor.

Die enseignes de vaisseau de 2e classe, die aus der polytechnischen Hochschule hervorgehen, brauchen in Zukunft statt zweier Jahre nur ein Jahr zur See zu fahren, bevor sie zu enseignes de 1e classe befördert werden. Dieses Jahr verbringen sie bei der école d'application des aspirants („Duguay Trouin", später „Jeanne d'Arc"). Für alle Offiziersanwärter ist in Zukunft vor der Beförderung zum enseigne de vaisseau de 1e classe dasselbe Examen, und zwar dasjenige, das beim Verlassen der école d'application des aspirants verlangt wird, abzulegen. Die aus dem Unteroffizierstande hervorgehenden Anwärter (premiers maîtres élèves officiers) müssen überdies vor der Beförderung außer einem Jahre bei der genannten Schule noch ein Jahr auf einem Frontschiff zur See fahren. Ebenso haben die enseignes de vaisseau de 1e classe der Reserve außer Ablegung der Prüfung zwei Jahre Seedienst in der erwähnten Weise zu tun, ehe sie in den aktiven Dienst übernommen werden.

Die Kommission für die Personalreform hat die Organisation der Mannschaftsdepots bearbeitet; diese sollen in Zukunft als 1. Rekrutierungsdepots, 2. zur Ausbildung der Rekruten, 3. als Depots für die Auffüllung der Schiffsbesatzungen und 4. als Mobilmachungszentren dienen.

Nachdem die leichte Artillerie von der Laufbahn der Mousqueterie abgetrennt und dem Spezialdienstzweige der canonnage zugewiesen ist, wird das

Digitized by Google

Geschützführerpersonal an Bord auch an den 7,5, 6,5 und 4,7 cm-SK ausgebildet. Der école de canonnage ist das Torpedofahrzeug „La Hire" für die Ausbildung der Geschützführer der leichten Artillerie zugeteilt.

— Artillerie. Auf „Voltaire" wurde mit den 30,5 cm-K eine Feuergeschwindigkeit von 27 Sekunden erzielt. Bei den 24 cm-K betrug die Ladezeit 16,6 Sekunden, während der Kontrakt 20 Sekunden vorsieht; die Munitionsförderwerke lieferten mehr Munition, als verfeuert werden konnte. Ein 24 cm-Turm feuerte 32 Schuß in 5 Minuten.

„Mirabeau" erreichte beim Anschießen der 30,5 cm-K eine Feuergeschwindigkeit von 2 Schuß in der Minute.

An Stelle des 20 mm-Abkommrohres M/1893 soll für die 30,5-, 16-, und 14 cm-K ein Abkommrohr von 37 mm Kaliber mit besonderem Verschluß treten, das in der Staatsfabrik zu Ruelle hergestellt wird und eine Beobachtung der Geschoßaufschläge bis auf 3000 m Entfernung gestatten soll.

Die Bedingungen für das Preisschießen 1911 sind beim II. (früheren I.) Geschwader, wie folgt, festgesetzt:

1. Hauptarmierung: Tagschießen; Ziel vier Elemente der großen Geschwaderscheibe, verankert. Kurs nach Angabe des Vorsitzenden der Schiedsrichterkommission, der sich an Bord des schießenden Schiffes befindet. Geschwindigkeit: „Patrie"-Klasse 14 kn, „Justice"-Klasse und Panzerkreuzer 15 kn. Befehl zum Feuereröffnen und -einstellen durch den Vorsitzenden; vorherige Ankündigung etwa 2 Minuten vor dem Eröffnen des Feuers. Ein Anlauf; gemeinsame Leitung durch den I. Artillerieoffizier. Schießende Seite nach Wahl des Schiffes. Munition in der Kammer oder in den Bereitschaftsdepots nach Belieben. Kein vorheriges tir d'accord. Ziel 8 m hoch, 21 m breit.

2. Nebenarmierung (einschließlich 10 cm-SK): Nachtschießen; Darstellung eines Angriffs von zwei Torpedobooten durch zwei Scheiben von 10 × 3 m, die nebeneinander verankert sind. Geschwindigkeit des schießenden Schiffes den Gruppenführern unbekannt (15 kn). Alarmsignal und Befehl zum Feuereinstellen für jede Gruppe durch Mitglied der Kommission gegeben. Leitung durch den officier fusilier bei der einen Gruppe, durch den enseigne fusilier bei der anderen; zwei Anläufe, bei dem zweiten wechseln die beiden Offiziere ihre Posten. Kriegswachbesetzung. Seitenwechsel nach dem ersten Anlauf.

3. Torpedojäger: Tagschießen, unter Annahme eines gleichartigen Gegners. Ziel wie beim Schießen der Nebenarmierung der Schiffe. Geschwindigkeit unbekannt (alle Kessel in Betrieb). Befehl zum Eröffnen und Einstellen des Feuers sowie Bezeichnung der schießenden Geschütze und Verteilung der Munition durch Mitglied der Kommission. Zwei Anläufe; Leitung durch Artillerieoffizier.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Linienschiffe: Die größte Stärke der Panzerung der Linienschiffe „Paris" und „France" soll 432 mm betragen.

Der Stapellauf des „Jean Bart" in Brest ist am 22. September, der des „Courbet" in Lorient am 23. September geplant. (Bauauftrag 1. August 1910; Kiellegung 1. September 1910 und 10. November 1910.)

„Mirabeau" hat bei einer 3stündigen Probefahrt mit ein Viertel Kesselzahl 10,74 kn bei einem Kohlenverbrauch von 258 kg (kontraktlich 280 kg) pro Seemeile erreicht.

Auf „Diderot" fand eine Senkung der vier Schornsteine statt.

Der Bauauftrag für „Paris" ist am 1. August den Forges et Chantiers de la Méditerranée zu La Seyne erteilt.

Digitized by Google

Panzerkreuzer: Bei einer zweiten 3stündigen forcierten Fahrt erzielte „Waldeck-Rousseau" wiederum nur 30 000 PS anstatt der kontraktlichen 34 000.

Torpedofahrzeuge: Torpedojäger „Fourche" (Programm 1908, Rateau-Turbinen, 31 kn) erzielte 33,8 kn Höchstgeschwindigkeit.

Von Stapel lief: Torpedojäger „Dague" — das letzte Boot des Bauprogramms 1908 — am 27. Juni auf der Gironde-Werft in Lorient.

Unterseeboote: Von Stapel lief: Tauchboot „Frimaire" in Cherbourg am 26. August.

— Schiffsverkauf. Der alte Panzerkreuzer „Dupuy de Lôme" (1890/1904) wird an Peru verkauft; vorher wird er einer Instandsetzung unterzogen, die 320 000 ℳ kostet. — Beim Verkauf der Unterseeboote „Morse" und „Z" wurden 37 600 ℳ und 20 088 ℳ erzielt. — Panzerschiff „Formidable" brachte 438 400 ℳ, „Valmy" 276 000 ℳ, Kreuzer „Catinat" (an englische Firma) 272 400 ℳ und „Galilée" 122 000 ℳ.

— Flugwesen. Der Marineminister plant die Schaffung eines service d'aviation navale, dessen Leitung der Kapitän zur See Daveluy übernehmen wird. Die Marine wird die verschiedenen Fliegersysteme selbst erproben und die nötigen Beschaffungen dann selbst vornehmen.

Versuche, die mit der Verwendung der FT auf einem Flieger angestellt wurden, ergaben eine sichere Nachrichtenübermittlung auf 40 bis 60 km. Der FT-Apparat hat ein Gesamtgewicht von nicht mehr als 25 kg. Als Antenne dient ein Draht von mehr als 100 m Länge, der erst während des Fluges ausgebracht wird.

Der Versuch einer Aufklärung gegen Unterseeboote vom Aeroplan aus wurde in Cherbourg von dem Luftschiffer Aubrun gemacht. Nach Verabredung mit Vizeadmiral Kiésel, dem Marinepräfekten von Cherbourg, flog er fast eine Stunde lang über dem Hafen hin und her, während die Unterseeboote dort Manöver ausführten. Er hielt sich in verschiedenen Höhen und erklärte bei seiner Rückkehr, daß er in einer Höhe von über 500 m die Bewegungen der Unterseeboote etwa 20 m unter Wasser leicht hätte beobachten können.

— Fachliteratur. Im »Moniteur« (15. Juli) befürwortet ** die Verwendung geschleppter Ziele beim Schießen der Hauptarmierung der Schiffe, um den Verhältnissen des Ernstfalles entsprechend die Entfernungsänderung besser zur Geltung zu bringen; beim Abkommschießen und beim Torpedobootsabwehrschießen der Nebenarmierung sind geschleppte Ziele bereits im Gebrauch.

In demselben Fachblatt (29. Juli) betont A. le Franc den großen Wert der sousmarins d'escadre, Typ „Gustave Zédé" (740/1000 Tonnen, Länge 73 m, Breite 6 m, Tiefgang 4,38 m, 20 kn Überwasser-Geschwindigkeit, Aktionsradius wie Torpedojäger). Diese würden die Entfernung von Dunkerque zur Elbemündung (250 sm) mit 15 kn in 16 Stunden, mit 20 kn in 12 Stunden zurücklegen und daher überraschend auftreten können. Ferner werden sie die Geschwader zu begleiten in der Lage sein, so daß schon vor Beginn des Artilleriekampfes Torpedotreffer erzielt werden können, was für dessen Ausgang ausschlaggebend werden kann. Der hohe Preis von 2,752 Mill. ℳ — um 0,64 Mill. ℳ höher als der der Torpedojäger der „Fourche"-Klasse — gegenüber dem Preise des verbesserten „Pluviôse"-Typs („Clorinde" 1,384 Mill. ℳ) sei daher gerechtfertigt.

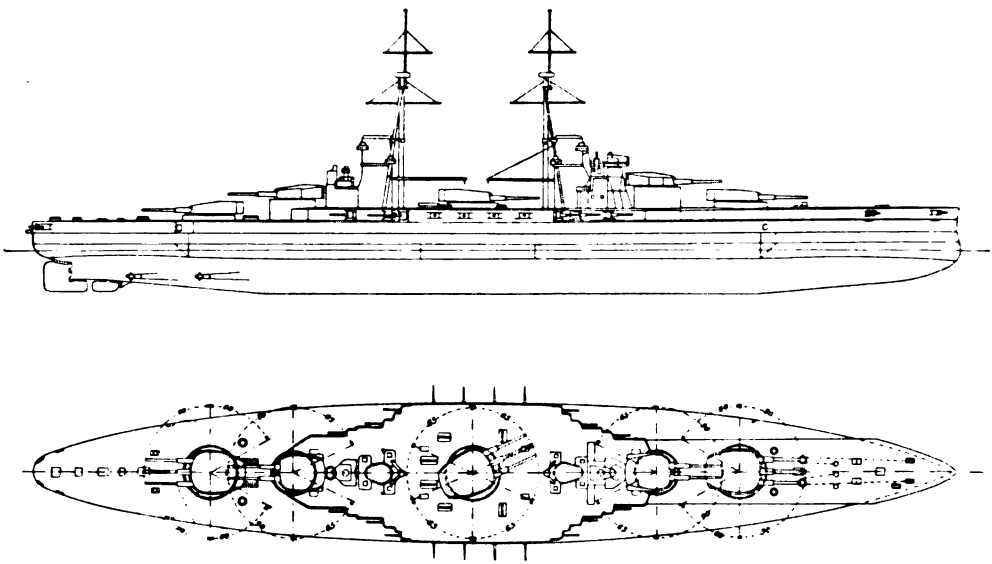
Digitized by Google

Italien. Geschwader. Das Geschwader erledigte in der zweiten Hälfte des Juli Schießübungen in der Bucht von Aranci (bei Maddalena). Am 5. September beginnen größere Geschwaderübungen, die an die Stelle der in diesem Jahre ausfallenden Flottenmanöver treten sollen.

— „Conte di Cavour". Bei dem am 10. August in Gegenwart des Königs stattgehabten Stapellauf des „Conte di Cavour" sind folgende Angaben über dieses Linienschiff bekanntgegeben worden:

Länge zwischen den Perpendikeln 168,96 m; größte Breite 28 m; mittlerer Tiefgang 8,42 m; Deplacement bei voller Ausrüstung 22 700 t; Armierung: dreizehn 30,5 cm-K L/46 (Aufstellung siehe Skizze), achtzehn 12 cm-SK L/50, vierzehn 7,6 cm-SK L/50, zwei 7,6 cm-Bootskanonen (sämtliche Geschütze liefert Vickers-Terni), 3 Unterwasser-Torpedorohre.

Besatzung: 44 Offiziere und 950 Mann.



„Conte di Cavour".

Maschinen: 4 Parsons-Turbinen von angeblich nur 24 000 Pferdestärken, 4 Schrauben; Geschwindigkeit: mindestens 22 kn; 20 Blechynden-Wasserrohrkessel; Kohlen- und Heizölvorrat: normal 1000 t, maximal 2500 t; 8 Scheinwerfer mit 90 cm Durchmesser; 2 Masten; 2 Schornsteine; 2 Ruder hintereinander; kein Sporn; Funkspruchseinrichtung von 15 KW für mindestens 900 km Reichweite.

Die 30,5 cm-Kanonen sind die größten Drahtgeschütze, die für die italienische Marine hergestellt werden — die 34,3 cm-Geschütze der projektierten Ersatz-„Sardegna"-Klasse werden Mantelringrohre erhalten. Für ein solches 30,5 cm-Geschütz werden 111 790 m Stahldraht von 6,35 × 1,52 mm Querschnitt gebraucht. Die Umwicklungsspannung des Drahtes beträgt für die ersten 6 Schichten 700 kg und nimmt um je 5 kg für je 6 weitere Schichten ab. Die Arbeit des Umwickelns nimmt 290 Stunden in Anspruch. Das Geschütz kostet 240 000 *M*. Der Verschluß, Typ de Bange, läßt sich leicht mit der Hand bedienen und gestattet ein Durchblasen des Rohres mit komprimierter Luft nach jedem Schuß.

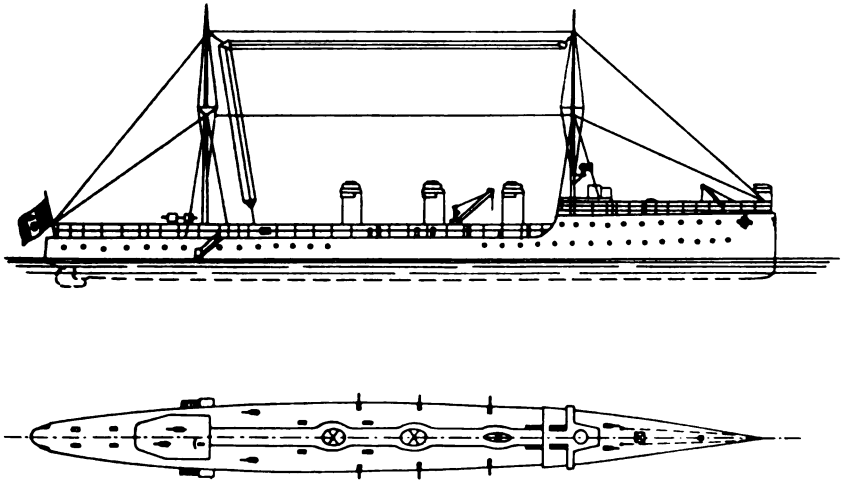
Digitized by Google

Die 12 cm-SK verfeuern eine 22,3 kg schwere Granate mit 930 m Anfangsgeschwindigkeit und die 7,6 cm-SK eine Granate von 5,3 kg mit 915 m Anfangsgeschwindigkeit.

Von den 4 Maschinen des Schiffes sind die zwei für die beiden äußeren Schrauben in je einer wasserdichten Abteilung und die für die beiden nach mittschiffs zu liegenden Schrauben zusammen in einer wasserdichten Abteilung untergebracht. Die ersteren beiden (mit angeblich 11 000 PS) arbeiten sowohl beim Vorwärts- wie beim Rückwärtsgang völlig selbständig. Die letzteren beiden (mit angeblich 13 000 PS) können beim Vorwärtsgang hinsichtlich des Dampfweges sowohl einzeln als zusammen arbeiten. Beim Rückwärtsgang sind sie stets unabhängig voneinander. Die Turbinen für den Rückwärtsgang — je eine pro Schraubenwelle — können zusammen bis zu 14 000 PS entwickeln.

Die 20 Wasserrohrkessel liegen je zur Hälfte vor und hinter den Maschinenräumen. 12 von ihnen sind sowohl für Kohlen- als für gemischte Feuerung (Kohlen und Heizöl), 8 nur für Heizölfeuerung eingerichtet. Kontraktlich soll der mittlere Heizmaterialverbrauch pro Stunde und Pferdekraft bei Inbetriebnahme aller Hilfsmaschinen nicht über 0,85 kg betragen.

— Sonstige Neubauten. Am 19. August lief auf dem Arsenal zu Venedig der Kleine Kreuzer „Quarto" vom Stapel. Seine Hauptdaten sind: Länge in der



Kleiner Kreuzer „Quarto".

Wasserlinie: 130,5 m; größte Breite: 12,8 m; mittlerer Tiefgang: 3,95 m; Deplacement: 3275 t; 4 Parsons-Turbinen-Maschinen von 25 000 PS; 4 Schrauben; Höchstgeschwindigkeit bei voller Ausrüstung: 28 kn; 10 Blechynden-Wasserrohrkessel; 3 Schornsteine; 2 Masten; Heizölvorrat: 450 t (um Rauchentwicklung zu vermeiden, soll keine Kohle verwendet werden); Armierung: sechs 12 cm-, sechs 7,6 cm-SK, zwei 45 cm-Torpedorohre; Besatzung: 12 Offiziere und 228 Mann; im Vortopp Einrichtung zum Aufstellen eines großen Fernrohres; Doppelboden über zwei Drittel der Schiffslänge.

Obgleich die Maschinen noch nicht an Bord sind, hofft man doch, die Probefahrten vor Ende dieses Jahres erledigt zu haben.

Digitized by Google

Das in Palermo im Bau befindliche Flußkanonenboot für die südamerikanische Station erhielt den Namen „Sebastiano Caboto".

Zwei bei Arnaldo-Armstrong zu Sempierdarena im Bau befindliche und mit einer Parsons- und einer Bergmann-Turbine auszurüstende Torpedoboote erhielten die Bezeichnung „31 AS" und „32 AS".

Von den 12 bei Pattisson-Neapel im Bau befindlichen Torpedobooten waren bis Ende Juni 4 vom Stapel gelaufen.

Das Unterseeboot „Medusa" lief am 6. August vom Stapel und wurde sogleich in Dienst gestellt.

— Zwangsverabschiedungen. Der Gesetzentwurf, der die Bestimmungen über die zwangsweise Verabschiedung von Marineoffizieren (siehe Februarheft) verschärft, ist Gesetz geworden. Zur erstmaligen Durchführung der neuen Bestimmungen war durch vorübergehende Anordnung desselben Gesetzes eine Sonderkommission ernannt worden, die aus dem Admiral Herzog von Genua und den beiden ältesten am 1. Mai aktiven Vizeadmiralen, Bettolo und Grenet, bestand.

Diese Sonderkommission vollendete Ende Juli ihre streng durchgeführte Arbeit mit dem Ergebnis, daß sie 98 Marineoffiziere, darunter 49 Seeoffiziere, 15 Marineingenieure, 14 Marineärzte, 12 Zahlmeister und 3 Baumeister zur Verabschiedung vorschlug.

Unter den vorgeschlagenen Seeoffizieren befinden sich 2 Vizeadmirale, 2 Kontreadmirale, 13 Kapitäne zur See, 10 Fregattenkapitäne und 11 Korvettenkapitäne. Fast alle 98 Marineoffiziere fügten sich dem Urteilsspruch der Kommission, d. h. sie reichten ihr Abschiedsgesuch ein — ein in Italien, wo die Offiziere fast regelmäßig gegen zwangsweise Verabschiedung reklamieren, Aufsehen erregender Fall.

— Organisation. Das Militär-Marinekommando (Comando militare marittimo) von Tarent ist durch Königl. Dekret zum Marine-Stationskommando (Comando in capo del dipartimento marittimo) erhoben und mit einem Vizeadmiral besetzt worden, während das Marine-Stationskommando in Neapel nur noch mit einem Kontreadmiral besetzt wird, der die Geschäfte des Stationschefs interimistisch verwaltet.

— Strandung. Der Panzerkreuzer „San Giorgio" lief am 12. August in der Bucht von Neapel auf die Untiefe La Gajola bei Kap Posilipp mit 12 bis 14 kn Fahrt derart auf, daß das Schiff mit 40 m seiner Länge auf Grund saß und der Schiffsboden bis zu 80 cm eingedrückt wurde. Laut Bekanntgabe des Marineministeriums sind in der Mittschiffslinie, gleich weit vom Bug und Heck mehrere Spanten eingedrückt und vorlich hiervon einige Platten weggerissen. An Backbord ist der Schiffsboden an einigen Stellen durchlöchert und verbogen. Viele Nietbolzen sind abgeschoren. An Steuerbord ist der Schiffsboden unversehrt.

Da das Schiff weder nach vorn noch nach achtern abzuschleppen war, so wurde das gesamte bewegliche Material einschließlich der schweren Geschütze sowie der Turmkuppeln und Kommandotürme von Bord genommen. Fünf bei den Arbeiten mitwirkende Schlachtschiffe wurden seewärts des aufgelaufenen Panzerkreuzers derart verankert, daß dieser möglichst gegen Seegang geschützt war. Dennoch mußten die Arbeiten zeitweise wegen zu starken Seeganges eingestellt werden. Die Rettung des Schiffes gilt keineswegs als sicher. Die zur Prüfung der Ursachen der Strandung eingesetzte Untersuchungskommission hat festgestellt, daß die Strandung auf Veränderung der Lage der Leuchttonne von La Gajola zurückzuführen ist.

Digitized by Google

— Schulschiffsreise. Das Seekadettenschulschiff „Etna" hat am 30. Juli eine bis zum 5. November dauernde Reise nach der Ostsee angetreten und liegt vom 2. bis 8. September in Stettin und vom 9. bis 16. September in Kiel.

v. D.

Rußland. Marinepolitik. „Kotlin" bringt folgende Angaben über das Flottenbauprogramm, das nach „Times" vom 2. April 1911 datiert ist und bezüglich des Schiffsbestandes im großen und ganzen mit den im Augustheft wiedergegebenen Nachrichten übereinstimmt. In der Begründung des Flottengesetzes wird darauf hingewiesen, daß Rußland erst mit dem Augenblick Großmacht wurde, als es auf dem Baltischen Meere eine Flotte schuf, und daß die Vernachlässigung des Wiederaufbaues der Flotte in den letzten sechs Jahren Rußland erheblichen Gefahren bezüglich seiner politischen Stellung und selbst der Sicherheit seines Landbesitzes aussetze. — Nach dem Gesetz werden drei Flotten geschaffen, die Baltische, die Schwarzmeerflotte und die Sibirische Flottille. — Bestand der Baltischen Flotte, bis 1930 zu erreichen: Aktive Flotte von 16 Linienschiffen (nach „Times" I. Geschwader bis 1918, II. bis 1924 fertig), 8 Panzerkreuzern, 16 geschützten Kreuzern, 36 Hochseetorpedobooten, 12 Unterseebooten; außerdem Minenleger, Transportschiffe, Troßschiffe, Schulschiffe, Minensuchfahrzeuge nach Bedarf; Reservegeschwader von entsprechendem Umfange, bestehend aus den aus der aktiven Flotte ausrangierten Schiffen (siehe weiter unten). — Bestand der Schwarzmeerflotte: Aktives Geschwader, von mindestens der anderthalbfachen Stärke der Flotten der dem Schwarzen Meer benachbarten Staaten; nach diesem Grundsatz wird die jeweilige Zusammensetzung des Geschwaders vom Marineminister festgestellt und auch die Frist der Fertigstellung bestimmt; die Mittel werden durch den Etat gefordert. Bestand der Sibirischen Flottille (bis zu dem Zeitpunkt, wo größere Summen des Etats für ihren Ausbau aufgewendet werden können und daher auch wieder gepanzerte Schiffe zu ihr treten): 2 Kreuzer, 18 Torpedoboote in 2 Flottillen, 12 Unterseeboote in 4 Divisionen, 3 Minenleger; Transport- und Schulschiffe nach Bedarf.

Bauzeit: Für Linienschiffe und Panzerkreuzer 4 Jahre, für Kleine Kreuzer 3 Jahre, für Torpedoboote und Unterseeboote 2 Jahre.

Lebensdauer: Für Linienschiffe und Panzerkreuzer 22 Jahre, vom Augenblick der Stapellegung gerechnet, und zwar in der aktiven Flotte 16, in der Reserveflotte 6 Jahre; für Kleine Kreuzer 18 Jahre — 13 und 5; für Torpedoboote 17 Jahre — 12 und 5; für Unterseeboote 14 Jahre — 10 und 4. Für den Ersatz durch Unglücksfälle verloren gegangener Schiffe werden Mittel besonders durch den Etat des dem Verlust folgenden Jahres gefordert.

Indiensthaltungsdauer: Aktive Geschwader 9 Monate im Jahre, Reservegeschwader und besondere Schiffsabteilungen 6 Monate.

Personaletat: Aktive Schiffe und solche im Auslande sowie alle Unterseeboote volle Besatzung; Schiffe in der Reserveflotte zwei Drittel des vollen Bestandes an Offizieren und Mannschaften; Hilfs-, Spezial- und Schulschiffe ein Drittel des vollen Bestandes, die Schüler und das Lehrpersonal nicht mitgerechnet.

Personalreserve für Offiziere und Mannschaften 5 Prozent des Gesamtbedarfs.

Vizeadmiral Grigorowitsch ist nicht nur bemüht, den materiellen Bestand der Flotte zu erhöhen, er sucht auch die Ausbildung und die moralische Qualität

Digitized by Google

des Personals zu heben. In ersterer Hinsicht legte er der Duma einen Gesetzentwurf über die Reorganisation des Marinekadettenkorps vor, in dem er zugibt, daß die Ausbildung des Seeoffiziersatzes der schnellen Entwicklung der Technik in der Marine seit dem letzten Kriege in keiner Weise Rechnung trage. Der Unterricht im Kadettenkorps soll in Zukunft die praktische Ausbildung bedeutend mehr berücksichtigen, als es bisher der Fall war. Die Zahl der Schüler soll von 320 auf 750 erhöht werden.

Im Hinblick auf eine Anzahl in letzter Zeit vorgekommener Fälle von Veruntreuung staatlicher Gelder durch Offiziere macht der Minister darauf aufmerksam, daß viele solcher Vorkommnisse auf mangelhafte Überwachung der jüngeren Offiziere durch die Befehlshaber zurückzuführen sind. Er erklärt daher, er werde denjenigen Vorgesetzten, die sich dieser Pflicht entziehen, die Qualifikation für den Posten eines Befehlshabers absprechen.

— Schiffbau, Probefahrten. Die 4 Panzerkreuzer, die auf den beiden Staatswerften in St. Petersburg auf Stapel gelegt werden sollen, werden nach „Kotlin" ein Deplacement von 28 000 bis 30 000 t haben und mit 35,6 cm-K armiert sein.

Die Vergebung der Linienschiffsbauten für die Schwarzmeerflotte wurde im Schiffbaurat (vgl. Februarheft 1909) endgültig entschieden. Die Presse beschäftigte sich dauernd mit dieser Frage, insbesondere mit dem Gerücht, daß hinter den russischen Firmen ausländische, vor allem englische, stehen. Projekte waren eingereicht von der Nikolajew-Privatwerft, die mit Vickers liiert ist, sowie von einem Konsortium russischer Werften und Fabriken in Verbindung mit großen Banken (Iwanow und Bunge), das den Bau der Schiffe auf der für diesen Zweck zu erweiternden staatlichen Werft zu Nikolajew auszuführen sich erbot und mit dem die englische Firma John Brown in Beziehungen steht. Zu dem Konsortium gehören die Russisch-Baltischen Eisen- und Stahlwerke, die Kolomna-Werke, die Charkow-Maschinenbauwerke, die Frankorussische Werft in Petersburg und die Nikopol-Mariupol-Eisen- und Stahlwerke; finanziert wird das Unternehmen von der St. Petersburger Internationalen Bank, der Russischen Bank für auswärtigen Handel, der Wolga-Kama-Bank und der Russischen Diskont-Bank.

In der Sitzung des Schiffbaurates am 17. August wurde der Bau eines Linienschiffes an die Nikolajew-Privatwerft, der von zwei Linienschiffen an das Konsortium Iwanow und Bunge für den Preis von 18,542 Mill. Rubel (40,12 Mill. ℳ) pro Schiff (Schiffskörper und Maschinen) vergeben; auf Artillerie und Panzer entfallen außerdem 8,694 Mill. Rubel (18,78 Mill. ℳ). Dabei ist vereinbart, daß das Konsortium die Staatswerft zu Nikolajew, die ihm für den Bau zur Verfügung gestellt wird, auf eigene Kosten (4,5 Mill. Rubel) für den Bau der Schiffe instandsetzt und modernisiert, wobei die Regierung das Recht behält, die Anlagen im Laufe der nächsten 5 Jahre zurückzukaufen. Ebenso hat die Nikolajew-Privatwerft die für den Bau der Schiffe nötigen Anlagen neu zu schaffen. Die Schiffe werden im Hinblick auf die türkischen Neubauten 22 000 t groß bei 21 bis 22 kn Geschwindigkeit. Die Genehmigung für die durch die nachträgliche Vergrößerung bedingte Erhöhung des Preises wird später von der Duma erbeten werden (+ 11 Mill. Rubel = 23,76 Mill. ℳ).

Die 9 Torpedoboote (1050 t, 35 kn) sind wie folgt vergeben: 4 an die Nikolajew-Privatwerft, 2 an die Newski-Werft, 2 an die Petersburger Metallfabrik, 1 an die Putilow-Werke. Preis: 2 Mill. Rubel pro Boot (4,32 Mill. ℳ); das Boot der Putilow-Werke 1,95 Mill. Rubel (4,21 Mill. ℳ). Preis der Unterseeboote (vgl. Augustheft, S. 1045): 1,6 Mill. Rubel pro Boot (3,456 Mill. ℳ).

Digitized by Google

— Aus den Listen gestrichen sind: Torpedoboote „Pronsitelny", „Pylki", „201", „202", „209", „210", Kanonenboot „Tschernomorjez", Transporter „Penderaklija", Yacht „Ilmen", Hafenfahrzeuge „Lozman", „Ijora", „Mechanik"; — den Depeschenbooten zugezählt: Torpedoboote „205", „206", „211".

— Artillerie. Nach „Nowoje Wremja" hat der Ingenieur Bäljajew auf den Putilow-Werken eine besonders wirksame Panzersprenggranate erfunden, deren Erprobung sehr gute Ergebnisse hatte.

— Häfen, Werften. Am 12. August wurde der Grundstein zu dem großen, nach dem Thronfolger Zessarewitsch Alexei Nikolajewitsch benannten Trockendock in Kronstadt gelegt, für dessen Bau die vorbereitenden Erdarbeiten bereits seit März 1908 im Gange sind. Die Abmessungen sind folgende: Gesamtlänge 261 m, nutzbare Länge 228,6 m, lichte Weite 50,4 m, Breite am Boden 37,0 m, Breite der Einfahrt oben 37,6 m, an der Schwelle 36,0 m, Tiefe der Sohle unter dem normalen Wasserspiegel 10,7 m. Elektrische Pumpen können das 120 000 cbm fassende Bassin in 4 Stunden leer pumpen. Zwei Laufkräne von 15 Tonnen Hebekraft und 15 m Ausladung werden am Dock angebracht.

Das Marineministerium stellte fest, daß das Gelände der Neuen Admiralitätswerft sich nicht für die Anlage neuer großer Hellinge und die für den Flottenausbau notwendige Erweiterung der Werkstätten eignet; dagegen bietet die Galeeren-Insel die günstigsten Bedingungen für die Anlage großer, moderner Werftanlagen. Es ist daher der Verkauf des Geländes der Neuen Admiralitätswerft und die Schaffung neuer Anlagen auf der Galeeren-Insel für den auf etwa 10 Mill. Rubel (21,6 Mill. ℳ) veranschlagten Erlös in Aussicht genommen.

Um den Bau und die Ausrüstung der neuen Linienschiffe für die Schwarzmeer-Flotte in Nikolajew zu ermöglichen, ist die Vertiefung der Zufahrt zu diesem Hafen auf etwa 9 m geplant. Die Kosten sind auf 3,475 Mill. Rubel (7,5 Mill. ℳ) veranschlagt.

In nächster Zeit soll die Möglichkeit der Anlage eines Kriegshafens in Petropawlowsk an der Küste von Kamtschatka geprüft werden. Der Hafen ist geräumiger als der von Wladiwostok und länger eisfrei. Auch die nördliche Durchfahrt durch das Eismeer soll sorgfältig erforscht werden.

Der Ministerrat beschloß, zur Förderung des Handels von Wladiwostok einen Teil der Bucht am Goldenen Horn zeitweilig für Zwecke des Handelshafens zur Verfügung zu stellen.

— Fachliteratur. Der „Morskoi Sbornik" erhält in Zukunft eine Beilage, die von der Hauptsanitätsverwaltung der Flotte herausgegeben wird, den „Morskoi Wratsch" (Marinearzt).

⚜

Österreich-Ungarn. Geschwader. Das Geschwader erledigte im Juli Schießübungen und sonstige Übungen schiffsweise und im Divisionsverbande.

Am 1. August begannen nach sechswöchiger Einzelausbildung die Übungen im Geschwaderverbande.

1. Zeitabschnitt: Hochseeübungen, Evolutionieren, Gefechtsbilder usw.
2. Zeitabschnitt: Truppen-Einschiffungs- und -Landungsmanöver. Es werden zwei Parteien gebildet. Die 1. und 2. Division (Linienschiffe) greifen an, die 3. Division (Kreuzer und Torpedoboote) verteidigt. Es soll erprobt werden, ob Torpedoboote genügen, um eine feindliche Invasionsflotte von der Küste fernzuhalten.

Digitized by Google

3. Zeitabschnitt (Ende August): Eigentliches Flottenmanöver in Gegenwart des Erzherzog-Thronfolgers. Es kommt ein Angriff auf Mitteldalmatien (Zara-Sebenico) zur Darstellung. Die 1. Division sowie ein Teil der Kreuzer und Torpedoboote nebst mehreren Transportdampfern, auf denen drei Bataillone des 79. Infanterie-Regiments (Fiume), eine Feldbatterie und eine halbe Eskadron eingeschifft sind, greifen an, die 2. Division und die Mehrzahl der Torpedoboote sowie die 5. Gebirgsbrigade (Zara) verteidigen.

Zu diesem Manöver schiffte sich der Erzherzog-Thronfolger am 22. August in Pola auf dem Geschwader-Flaggschiff ein.

Nach Schluß der Sommerübungszeit wird das neue Linienschiff „Zrinyi" an Stelle von „Babenberg", die dann zum Umbau außer Dienst stellt, ins Geschwader treten.

Außer Dienst stellen ferner „Kaiser Karl VI.", „Szigetvar", „Zenta" und acht Torpedoboote, während „Kaiserin Maria Theresia" aus dem Geschwaderverbande ausscheidet, um auf ihre Station im östlichen Mittelmeer zurückzukehren.

Die aktiven Verbände der Flotte setzen sich vom 31. August ab folgendermaßen zusammen:

Eskadre:	Reserve-Eskadre:	Kreuzerflottille:
Kontreadmiral Graf Lanjus.	Linienschiffskapitän Njegovan. (Kommodore.)	Linienschiffskapitän Kastner. (Kommodore.)
„Erzherzog Franz Ferdinand" F,	„Erzherzog Karl" F,	„St. Georg" F,
„Radetzky",	„Erzherzog Friedrich",	„Admiral Spaun",
„Zrinyi".	„Erzherzog Ferdinand Max",	„Aspern",
		7 Torpedoboote (4 je 400 t, 3 je 200 t).

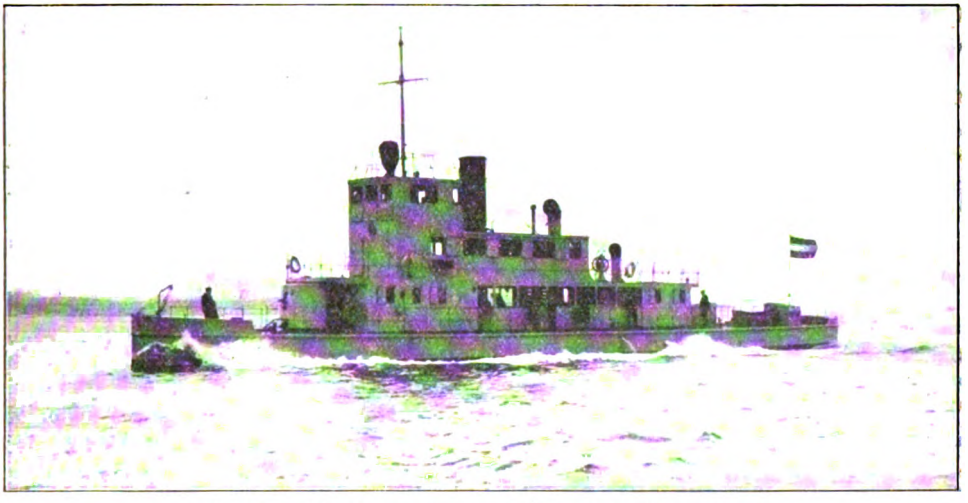
— Neu- und Umbauten. „Zrinyi" hat in der Zeit vom 25. Juli bis 11. August alle offiziellen Probefahrten erledigt und dabei den kontraktlichen Anforderungen an Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit vollständig entsprochen.

„Habsburg" ist als erstes Schiff seiner Klasse mit dem Umbau (Abtragung des Manöverdecks usw., Tieferlegung des Bootsdecks und der Kommandobrücke) fertig geworden. Durch den Neubau wurden die Bestreichungswinkel der Turmgeschütze vergrößert sowie ruhigere Bewegungen und eine höhere Geschwindigkeit erreicht.

v. D.

Digitized by Google

China. Das auf der Germaniawerft für China erbaute Flußkanonenboot hat kürzlich seine Probefahrten in zufriedenstellender Weise erledigt und wird in zerlegtem Zustande an Bord des H. A. L.-Dampfers „Bayern" Mitte August nach Schanghai abgehen. Es weist eine Länge von 44,5 m, eine Breite von 7,5 m und eine Wasserverdrängung von 140 t auf. Seinem Verwendungsgebiet entsprechend beträgt der Tiefgang nur 0,6 m. Zwei Compound-Maschinen mit einer Gesamtleistung von 500 PS geben dem Kanonenboot eine Geschwindigkeit von 12 kn.



Chinesisches Flußkanonenboot, gebaut auf der Germaniawerft.

Besonderes Interesse bietet die Zusammenstellung der Armierung, die u. a. eine 8,7 cm-Haubitze umfaßt, welche dem Boote gestatten wird, auch verdeckt liegende Ziele unter Feuer zu nehmen. Zwei 5,7 cm-SK L/50 und vier Maschinengewehre ergänzen die Armierung des für eine Besatzung von 3 Offizieren und 18 Mann eingerichteten Bootes.

Außer der Besatzung kann an Bord eine kleine Truppenabteilung untergebracht werden.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Pearl Harbor.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Über Pearl Harbor, den Haupthafen von Oahu, der wichtigsten der Hawaii-Inseln, schreibt Mr. Taylor, ein in Honolulu ansässiger, über die dortigen Verhältnisse genau unterrichteter Mann, im »Mid-Pacific Magazine« das Nachstehende:

„In Pearl Harbor, weniger als 10 Meilen von Honolulu entfernt, schafft die Regierung der Vereinigten Staaten zur Zeit den größten Hafen in all den weiten Gebieten Größer-Amerikas. Obwohl Pearl Harbor ein zweites Gibraltar werden soll, fehlt ihm doch jeder Berg oder Hügel. Das öde staatliche Gelände, in dem es liegt, das sich kaum ein paar Fuß über die Hochwasserlinie erhebt, deckt eine kieselartige, mit Johannisbrotbäumen dicht bewachsene Korallenschicht, nur hier und da unterbrochen von wasserlosen, sumpfigen Teichen. Nach Frischwasser sucht man im ganzen Regierungsgelände vergebens.

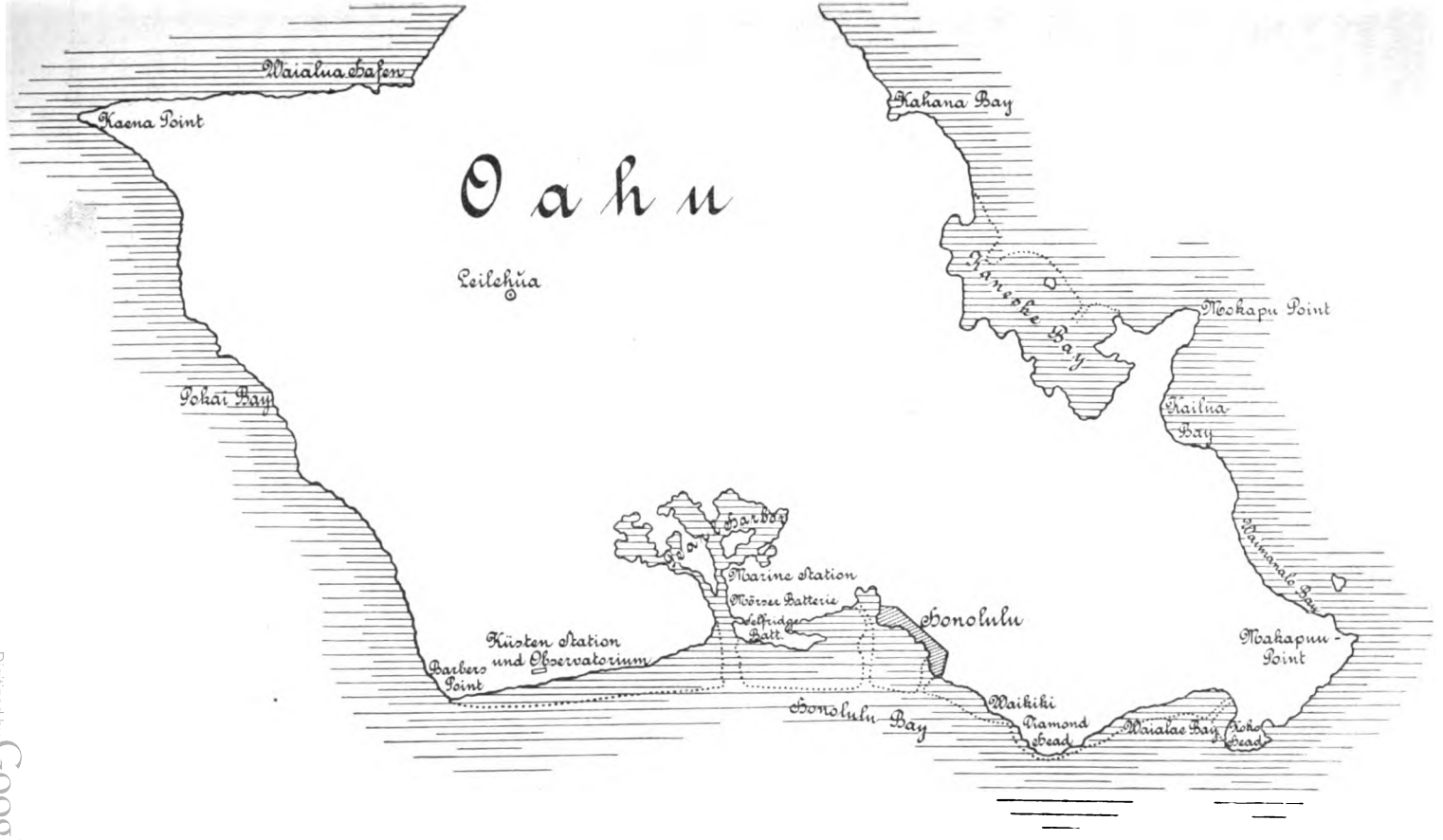
In dem sumpfigen Boden, der ganz verschieden teils auf Korallen, teils auf anderen geologischen Schichten lagert, die wieder tiefe höhlenartige Einschnitte haben, bohrten die Ingenieure der amerikanischen Marine lange nach einem festen Grund. Schließlich füllten sie die vorgefundenen Erdhöhlungen mit Zement und Mörtel aus und gaben dem so geschaffenen Fundament durch eiserne Träger die nötige Festigkeit. Hierauf erbauten sie dann die Befestigungen, wie wir sie heute in der Gestalt der 30,5 cm-Kanonen-Batterie erblicken. 800 m hiervon entfernt suchten die Ingenieure dann nach einem zweiten Platz, füllten wieder eine tiefe Erdöffnung mit Mörtel und Zement und wollen hier eine 30,5 cm-Mörser-Batterie neuesten Modells anlegen. Das ganze große Werk ist erst im Entstehen, und noch lange Jahre, nachdem die Küstenartillerie die so entstandenen Befestigungen besetzt haben wird, werden die Ingenieure damit zu tun haben, die Teiche auszufüllen, das ganze Regierungsgelände eben und gangbar zu machen und einen meilenlangen Damm gegen die See zu errichten längs der ganzen Südküste, der sich an die zu beiden Seiten des Einfahrtskanals geplante Marinemole anschließen soll.

Die Staatswerft ist im Bau und erhebt sich gleichfalls auf Korallen- und Lavageröll.

Wenn erst die Geschütze besetzt und die amerikanischen Kriegschiffe geborgen gegen feindliche Flotten im Hafen liegen, dann wird der außerordentliche Wert dieser Befestigungen und der ganzen Marinestation klar zutage treten, denn Pearl Harbor wird stets Schiffen und Geschwadern, die seeunfähig geworden sind und vielleicht gejagt werden, nicht nur einen absolut sicheren Schutz bieten, sondern ihnen auch die Möglichkeit geben, hinter den Kanonen am Eingang der Bucht ihre Schäden auszubessern und sich wieder klar zu machen zu neuem Kampf.

Die Befestigungen von Pearl Harbor werden nach ihrer Fertigstellung das große Staatsgelände ausfüllen, das den Namen Fort Kamehameha trägt. Nahe der Küste liegt die 30,5 cm-Kanonen-Batterie, die ihren Namen nach dem Leutnant Selfridge erhalten hat, der im Fort Myer mit einem Fluggapparat verunglückte. Nördlich von der 30,5 cm-Kanonen-Batterie, in der Nähe des der Marine gehörenden Gebiets, werden die Mörser ihre Aufstellung erhalten, deren weitreichende Geschosse bestimmt sind, von oben die Decks der Schiffe zu durchschlagen. Nach Fertigstellung der Mörserbatterie beabsichtigt man, auf der westlichen Seite von der Einfahrt gleichfalls eine Batterie schwerer Geschütze aufzustellen. Zwischen Pearl Harbor und Dia-

Digitized by Google



Digitized by Google

mond Head wird die Armee eine Kette von Befestigungen anlegen. An der Mündung des Honolulu-Flusses ist die Aufstellung einer Batterie leichter Geschütze beabsichtigt, in Fort de Russy bei Waikiki eine Batterie von 35,6 cm-Kanonen, während die Mörserbatterie auf Diamond Head selbst (acht Geschütze) schon seit dem vergangenen Jahre besetzt ist. Auf dem erloschenen Krater auf dem Diamond Head hat man gibraltar-ähnliche Galerien errichtet und auf einer von diesen einen Beobachtungsstand erbaut. Von hier wird das Feuer der ganzen Uferbatterien durch elektrischen Telegraphen geleitet.

Am 4. Juli 1912 hofft man das große Trockendock von Pearl Harbor fertiggestellt zu haben.*) Dann wird am Geburtstage der amerikanischen Nation das größte Trockendock unter amerikanischer Flagge fertig sein und seine Tore den größten amerikanischen Über-Dreadnoughts öffnen.

Das Dock wird nach seiner Fertigstellung 225 m lang und 33,5 m breit sein und eine benutzbare Tiefe von 10,6 m haben, während man mit der Ausgrabung selbst bis auf eine Tiefe von 16,7 m gehen wird.

Sieben Bagger arbeiten ununterbrochen Tag und Nacht an verschiedenen Teilen des Einfahrtkanals. Über zwei Millionen Kubikmeter Erde hat man bereits von der Barre und aus dem inneren Teil des Kanals fortgeschafft, wovon ein Drittel auf die Barre allein entfällt. Hier ist noch etwa eine weitere halbe Million Kubikmeter auszubaggern, im inneren Teile der Einfahrt noch etwa eine Million.

Eine Bahn, der Honolulu Rapid Transit and Land Company gehörig, wird die Marinestation mit allen Teilen der Stadt Honolulu verbinden. Die Bahn soll eine Fahrt von Honolulu nach der Marinestation in 20 Minuten ermöglichen. Zu Wasser wird man etwa 40 Minuten brauchen.

Trotz des ungeheueren Umfangs der beabsichtigten Anlagen geht das ganze Werk rasch vorwärts. Sobald die Marine-Hafenbauingenieure erst die Lagepläne für die Maschinengebäude, die Vorratshäuser, die Verwaltungsgebäude, die Baracken für die Mannschaften und die Wohngebäude für die Offiziere sowie für das besonders groß und schön gedachte Lazarett ausgearbeitet haben, werden die Häuser selbst nachher sehr schnell gebaut sein, denn das ganze Geld ist bereits verfügbar. Mit den Quartieren für die Marineinfanterie wird bereits in diesem Sommer begonnen werden; man rechnet zunächst mit einer Unterbringung von 400 Mann.

Die Insel Oahu, auf der sowohl Honolulu wie Pearl Harbor liegen, hatte bisher vier befestigte Plätze, und zwar Fort Ruger, Fort de Russy, Fort Armstrong und Fort Kamehameha, und zwei Garnisonen, Fort Shafter und Schofield Barracks, letzteres bei Leilehua, etwa 32 km von Honolulu entfernt. Schofield Barracks war ursprünglich vom Kriegsministerium als Kavallerieposten gedacht, doch ist jetzt eine Brigade dorthin verlegt worden, und zwar 1 Kavallerie-Regiment, 2 Infanterie-Bataillone und 1 Batterie Feldartillerie. In Fort Shafter steht 1 Infanterie-Bataillon, in Fort Ruger 2 Kompagnien Küstenartillerie und in Fort de Russy 1 Pionierkompagnie. Das Seebataillon, zurzeit 400 Mann stark, lagert in Zelten in der Nähe der Marinestation. Die Absicht des Kriegsministeriums geht dahin, im ganzen 6 Infanterie-Regimenter, 6 Kompagnien Küstenartillerie, 1 Kavallerie-Regiment, 1 Feldartillerie-Regiment, 1 Pionierkompagnie und 1 Signalkompagnie, rund 6000 Mann, auf der Insel zu stationieren.

Soweit reichen die augenblicklichen Pläne; später rechnet man mit einer Garnison von 20 000 Mann auf Oahu. Oberbefehlshaber ist zurzeit ein Oberst mit dem Range eines Brigadekommandeurs, später soll ein General hierher.

*) Diese Hoffnung wird nicht in Erfüllung gehen. Vergleiche „Rundschau in allen Marinen" — Vereinigte Staaten von Amerika — in diesem Heft.

Digitized by Google

Die Marinestation Pearl Harbor dürfte einen erfolgreichen überseeischen Angriff ausschließen. Abgesehen von der Ausbaggerung der Barre, des Kanals und des Hafens sowie von dem Trockendock erfordert die Anlage der Marinestation einen Kostenaufwand von etwa 21 Mill. ℳ, also etwa nur halb so viel wie ein modernes Linienschiff. Die Station hat eine vorzügliche Kanalisations-, Wasser-, Licht- und Straßenbahnanlage. Längs des Hafenufers sollen Molen angelegt werden mit Liegeplätzen für Torpedoboote. Ringsherum sind Anlagen geplant, für die man bereits 18 000 Baumsprößlinge hat kommen lassen.

Im Laufe des letzten Jahres haben offizielle Vertreter der australischen Regierung die gesamten Anlagen von Pearl Harbor in Augenschein genommen, da man im Süden des australischen Kontinents ähnliche Schutzanlagen plant. Hierbei haben die Vertreter der australischen Regierung betont, daß ein etwaiger Konflikt im Stillen Ozean Australien und die Vereinigten Staaten von Amerika stets auf derselben Seite finden würde. Die Befestigungsanlage in Australien würde den Kreis der Landbefestigungen rings um das große Wasserbecken schließen und für immer den Frieden im Stillen Meer sicherstellen sowie auch das Verbleiben der pazifischen Flotten in ihren heimischen Gewässern, als dem Platz, auf den sie hingehören.

Oahu wird so stark befestigt, daß es eine der größten Festungen der Welt zu werden verspricht. Seine Befestigung wird die aller anderen Festungsanlagen in den Schatten stellen. Sein Trockendock wird den größten geplanten Kriegschiffen genügen. Seine Garnisonen werden die größten sein, die unter amerikanischer Flagge bestehen.

Die amerikanische Flagge wurde auf hawaiischem Boden im Jahre 1898 geheißt aus militärischen Gründen als eine Folge der Ereignisse auf den Philippinen. Onkel Sam ist jetzt bereit, die Flagge und das Volk auf den Hawaii-Inseln zu verteidigen, und mit dem Schuß, den er über die Hafeneinfahrt hin feuert, erklärt er der Welt, daß er auf seinem Posten und daß er wach ist am Stillen Ozean."

v. Selchow.

Die bisherigen Arbeiten des Comité Maritime International und ihre Bedeutung für Deutschlands Seewesen.

Von Kapitän E. Moll, Hamburg.

Internationale Vereinbarungen waren eine Zeitlang verpönt. Erst später, als man dem Worte „national" die ihm gebührende Bedeutung beizumessen begann, hat sich das — wie alles Unvernünftige — mit der Zeit gegeben. Was internationale, von der zunehmenden Völkergesittung diktierte Vereinbarungen auf dem Gebiete des Seekriegsrechts bisher geleistet haben, ist den Lesern der Marine-Rundschau bekannt. Es ist daher nicht notwendig, auf dieses Thema näher einzugehen. Weniger bekannt oder vielleicht weniger beachtet sind die bisherigen Arbeiten des Comité Maritime International geblieben, dessen Tätigkeit allein dem internationalen Privatrecht gewidmet ist. Die Seeschiffahrt ist ohne Frage ein internationales Gewerbe; ihre Tätigkeit spielt sich auf dem freien Weltmeere ab, außerhalb der Hoheitsmarken der einzelnen Staaten. Das Meer, drei Seemeilen von der Küste entfernt, hat keinen Herrn, es ist nullius regio. Aus dieser Situation erklären sich auch die Bestrebungen, auf seerechtlichem Gebiete so weit wie möglich eine internationale Einigung zu erzielen, insbesondere weil infolge der außerordentlichen Ungleichheit in der Gesetzgebung der verschiedenen Nationen sehr häufig Meinungs-

Digitized by Google

verschiedenheiten über die Frage auftauchen, nach welchem Recht die Beurteilung von strittigen Punkten zu erfolgen hat. Als Haupterfolge dieser Bestrebungen können bisher die internationalen Vereinbarungen über die Seestraßenordnung und die Regelung der Havarie grosse durch die York and Antwerp Rules betrachtet werden. Damit ist jedoch nur der Anfang gemacht, denn andere wichtige Gebiete des Seerechts bedürfen noch der internationalen Vereinheitlichung, so insbesondere die Rechte der Schiffe als Frachtfahrer. Wenn z. B. ein deutsches Schiff für englische Rechnung Baumwolle nach Barcelona bringt, so haben wir es in einem solchen Falle mit der ausgesprochensten Internationalität zu tun. Jeder, der mit dem Seehandel und der Seeschiffahrt in Verbindung steht, kennt die Fülle der Rechtsstreitigkeiten, die sich aus der Haftpflicht des Schiffes gegenüber der Ware, der Ware für die Fracht, des Charterers für die Liegegelder, des Schiffes oder des Reeders für dem Kapitän gemachte Vorschüsse, des Schiffes für die Handlungen der Besatzung u. a. m. ergeben können. Es wurde daher allgemein mit Freude begrüßt, als im Jahre 1897 in dem Comité Maritime International eine neue Organisation entstand, die eine internationale Vereinheitlichung des maritimen Privatrechts zu ihrer Aufgabe machte.

Der Gründer und geistige Schöpfer dieses internationalen Seerechtsvereins war ein belgischer Jurist, Dr. Louis Franck aus Antwerpen. Unterstützt wurde die von Dr. Franck ausgegangene Initiative zunächst durch den belgischen Staatsminister Beernaert in Brüssel und den bedeutenden Assekuradeur Charles le Jeune in Antwerpen. Leitende Persönlichkeiten der deutschen Schiffahrtswelt, wie u. a. Generaldirektor Wiegand vom Norddeutschen Lloyd, der Hamburger Schiffsreeder G. F. Laeiß, Dr. Ulrich vom internationalen Transportarbeiterverband, brachten dem Plane die weitgehendsten Sympathien entgegen. Insbesondere war es jedoch der hanseatische Oberlandesgerichtspräsident Dr. Fr. Sieveking († 1909), der sofort die bahnbrechende Tragweite der Idee richtig erkannte und sein hervorragendes Organisationstalent und seine bedeutenden juristischen Fähigkeiten in so weitgehendem Maße zur Verfügung stellte, daß man ihn mit Recht als die Seele der ganzen Bewegung bezeichnen kann. Auf seine Veranlassung wurde im Jahre 1898 der Deutsche Verein für internationales Seerecht gegründet, dessen Vorsitzender er bis zu seinem Tode (13. November 1909) war. Anläßlich der letzten internationalen Seerechtskonferenz, die er im September 1909 in Bremen mit großem Erfolge leitete, hielt Sieveking eine mit stürmischem Beifall aufgenommene Eröffnungsrede, die mit den bemerkenswerten Worten schloß: „So, meine Herren, lassen Sie mich die Verhandlungen dieses Kongresses eröffnen. Halten Sie immer, ich sage das besonders den Jungen, die ja bald unserere Nachfolger sein werden, das Panier hoch! The law of the ocean must and can be one."

Der Geschäftsgang des Deutschen internationalen Seerechtsvereins, der neben Juristen auch zahlreiche Männer der Praxis, Reeder, Assekuradeure und Kaufleute zu seinen Mitgliedern zählt, der in den meisten Ländern als Vorbild für ähnliche Einrichtungen gedient hat, ist folgender: Das in Brüssel befindliche Zentralbureau, dessen Vorsitzender Staatsminister Beernaert ist, stellt zunächst für diejenigen Materien des Seerechts, in denen ein einheitliches Recht zu erzielen ein dringendes Bedürfnis vorliegt, Fragebogen auf, die an Kommissionen in den verschiedenen Städten, in denen Zweigvereine eingerichtet worden sind, überwiesen werden. Von den Zweigvereinen werden alsdann Delegierte gewählt, die an der Generalversammlung, die jedes Jahr im Juni in Hamburg abgehalten wird, teilnehmen. Die Generalversammlung beschließt endgültig darüber, in welcher Form der Deutsche Verein zu der betreffenden Frage auf den internationalen Konferenzen Stellung nehmen wird. Internationale Konferenzen wurden bisher in Brüssel (1897), Ant-

Digitized by Google

werpen (1898), London (1899), Paris (1900), Hamburg (1902), Amsterdam (1904), Liverpool (1905), Venedig (1907) und Bremen (1909) abgehalten. Die nächste Konferenz wird im Herbst dieses Jahres in Paris stattfinden. Nationale Zweigvereine des Comité Maritime National bestehen jetzt in allen bedeutenden Ländern, so z. B. auch in Nordamerika, Argentinien und Japan. Eine führende Stellung nimmt außer dem deutschen auch der englische Verein, das sogenannte »Maritime Law Committee« ein, dessen Vorsitzender der jetzige Lord Oberrichter Lord Alverstone ist.

Daß das Comité Maritime International sich nicht damit begnügt, auf seinen Konferenzen schöne Reden zu halten und Beschlüsse zu fassen, die höchstens als mit mehr oder weniger Gewicht geäußerte Privatansichten für den Spezialhistoriker von Wert sein können, sondern wirklich positive ernste Arbeit leistet, geht zur Genüge daraus hervor, daß auf einigen wichtigen Gebieten bereits Vertragsentwürfe für eine internationale Einigung zustande gekommen sind, mit denen sich die Regierungen der einzelnen Länder bereits seit längerer Zeit ernstlich beschäftigen. Als ein besonderes Verdienst des Deutschen Seerechtsvereins kann es betrachtet werden, daß die getroffenen Vereinbarungen sich so stark an das deutsche Recht anlehnen, daß ihre Kodifizierung ohne erhebliche Schwierigkeiten möglich erscheint.

Den Bestrebungen des Comité Maritime International ist es auch zu verdanken, daß in den letzten Jahren die Seegesetzgebung, wo sie in den verschiedenen Ländern einer Reform unterzogen worden ist, sich in der Richtung einer internationalen Verständigung bewegt. So wurde z. B. die Bestimmung des Deutschen Handelsgesetzbuchs über Verteilung des Schadens in Fällen von Kollision durch beiderseitiges Verschulden im Sinne eines von Präsident Sieveking, Dr. Louis Franck, Dr. Hübener und G. F. Laeiß ausgearbeiteten Entwurfes abgeändert. Auch die neue belgische Seegesetzgebung wurde im Sinne der Beschlüsse des Comité Maritime International verfaßt. Das griechische Handelsgesetzbuch ist ebenfalls auf gleicher Grundlage abgeändert worden, während die ungarischen und italienischen Entwürfe diesem Beispiel folgten.

Als Haupterfolg des Comité Maritime International ist es jedoch zu betrachten, daß seine Leiter es verstanden haben, die Regierungen aller bedeutenden schiffahrttreibenden Staaten für die Bewegung zu interessieren. Es haben infolgedessen bisher drei diplomatische Konferenzen stattgefunden, die erste im Frühjahr 1905 in Brüssel. Da der Stuhl der beiden bedeutendsten schiffahrttreibenden Nationen, Deutschlands und Großbritanniens, jedoch leer blieb, mußte die Konferenz bis Herbst 1905 vertagt werden. Dem energischen Betreiben des Comité gelang es schließlich, das gegen seine Bestrebungen bestehende Vorurteil zu überwinden und 26 schiffahrttreibende Staaten, darunter vor allem Deutschland und England, zu der Teilnahme an der Konferenz zu bewegen. Es handelte sich damals zunächst um die beiden ersten Vertragsentwürfe über die Schiffszusammenstoß und Hilfeleistung betreffenden Rechtsfragen, über die man sich bereits 1902 in Hamburg und 1904 in Amsterdam grundlegend geeinigt hatte. Da eine endgültige Einigung damals noch nicht erzielt werden konnte, wurde eine zweite diplomatische Konferenz einberufen, die im September 1905 wieder in Brüssel tagte. Auf dieser Konferenz wurden auch die 1907 in Venedig genehmigten Vertragsentwürfe über Haftpflicht der Schiffsreeder und Schiffsgläubigerrecht in erster Lesung zur Erörterung gestellt. Erst der dritten diplomatischen Konferenz gelang es im September 1910, die verschiedenen Meinungen der in Betracht kommenden Staaten unter einen Hut zu bringen und die endgültige Unterzeichnung der beiden ersten Vertragsentwürfe herbeizuführen, wodurch diese wichtigen Gebiete des Seerechtes ihrer internationalen Vereinheitlichung einen gewaltigen Schritt näher gebracht sind. Über

Digitized by Google

Reederhaftung und Schiffsgläubigerrecht kam eine Einigung auf der Grundlage der Venediger Beschlüsse nicht zustande. Immerhin ist es sehr erfreulich, daß wenigstens eine grundsätzliche Verständigung herbeigeführt werden konnte, weil besonders diese beiden Materien mit dem übrigen Privatseerecht so außerordentlich eng zusammenhingen. Die Regelung dieser Angelegenheiten würde daher nicht nur einen großen, vielleicht den größten Schritt vorwärts bedeuten zu dem Ziele eines einheitlichen internationalen Seerechts, sondern auch notwendig sein, ehe die Kodifizierung der anderen Vertragsentwürfe den gewünschten praktischen Erfolg haben kann. Aus diesem Grunde wurde einem Vortrage, den der Generalsekretär des Comité Maritime International Dr. Louis Franck vor kurzem in der Hamburger Börse über „Die Ergebnisse und Arbeiten der diplomatischen Seerechtskonferenz mit besonderer Beziehung auf die Frage der Beschränkung der Reederhaftung" hielt, in Schiffahrtskreisen großes Interesse entgegengebracht. —

Ehe wir auf die Ausführungen des Dr. Franck näher eingehen, dürften einige Bemerkungen über den wesentlichsten Inhalt der bereits genehmigten Vertragsentwürfe am Platze sein.

Der Vertrag über Kollisionsrecht besagt zunächst, daß jedes Schiff seinen eigenen Schaden zu tragen hat, sofern der Zusammmenstoß auf einen unvermeidlichen Unfall, force majeure, oder einen unerforschlichen Fehler zurückzuführen ist. Die Anwendbarkeit dieser Vorschrift wird dadurch, daß ein oder mehrere Schiffe zur Zeit der Kollision vor Anker oder sonst festlagen, nicht verhindert. Der wesentlichste Punkt, die Verteilung der Schadenersatzpflicht, ist analog mit dem bestehenden deutschen Recht in der Weise geregelt worden, daß, sofern zwei oder mehr Schiffe an der Kollision Schuld tragen, die Schadenersatzpflicht jedes Schiffes im Verhältnis zu der Größe seines Verschuldens zu bemessen ist. Bemerkenswert ist, daß die Vorschriften über Verteilung des Schadens die in verschiedenen Ländern bestehenden Gesetze, wonach die Beschränkung der Reederhaftung geregelt wird, nicht präjudizieren. Auch können sie nicht auf Ansprüche aus Verträgen bezogen werden. Die Ladungsinteressenten jedes Schiffes können also nach Vertragsgrundsätzen das die Ladung befördernde Schiff in solidum in Anspruch nehmen, soweit eine Freizeichnung nicht Platz greift. Die gedachte Vorschrift über Verteilung des Schadens wird aber ferner eingeschränkt auf Sachschäden, bezieht sich also nicht auf Personenschäden. Diesen gegenüber bleiben beide schuldige Schiffe solidarisch haftbar, soweit das nach nationalem Gesetz, z. B. bei uns, der Fall ist; England läßt in solchem Falle jedes Schiff zur Hälfte haften. Ferner ist zu erwähnen, daß die internationalen Vorschriften sich nur auf Zusammenstöße zwischen seegehenden Schiffen oder seegehenden Schiffen und Binnenfahrzeugen beziehen sollen. Die Schleppschiffahrt wollte man den nationalen Gesetzen zur Beurteilung überlassen, weil für sie wesentlich nur territoriale Gewässer in Betracht kommen und eine verschiedene Auffassung über jene Haftung besteht. Nicht in Übereinstimmung mit dem deutschen Recht ist die Bestimmung, wonach die Schadenersatzpflicht unverändert bestehen bleibt, sofern sich das Schiff unter Führung eines Zwangslotsen befindet. Da das Zwangslotsensystem jedoch in vielen deutschen Häfen, wie z. B. auch in Hamburg, überhaupt nicht mehr besteht, erscheint diese Änderung ohne Schwierigkeit durchführbar. Im Interesse der Humanität sehr anzuerkennen ist es, daß in dem Vertrage in Übereinstimmung mit dem deutschen Gesetz die Verpflichtung zur Hilfeleistung und Angabe des Namens, Heimathafens, Bestimmungsortes usw. bei Kollisionen international geregelt und bei Zuwiderhandlungen bestraft werden soll. Der Reeder eines Schiffes soll jedoch für die Nichtbefolgung der letztgenannten Vorschrift nicht haftbar gemacht werden können. Auf Kriegsschiffe und aus-

Digitized by Google

schließlich im Staatsdienst beschäftigte Fahrzeuge sollen die Vorschriften des Vertrages nicht anwendbar sein.

Der Vertrag über Hilfeleistung enthält zunächst die von dem deutschen Recht abweichende, sehr wichtige Bestimmung, daß ein Unterschied zwischen Hilfeleistung und Bergung nicht gemacht werden soll. Ein Anspruch auf Bergelohn soll nur in dem Falle bestehen, daß die geleistete Hilfe zur Sicherheit des geborgenen Eigentums beiträgt. Die als Bergelohn zu zahlende Summe darf den Wert des geborgenen Eigentums nicht überschreiten. Personen, die sich an den Bergungsarbeiten gegen das ausdrückliche Verbot des geborgenen Schiffes beteiligt haben, soll ein Anspruch auf Bergelohn nicht gewährt werden; auch kann auf Gerichtsbeschluß Leuten Bergelohn ganz oder teilweise verweigert werden, die durch eigenes Verschulden die Notwendigkeit der Bergung verursacht oder sich dabei diebischer, hehlerischer oder betrügerischer Handlungen schuldig gemacht haben. Für die Rettung von Menschenleben soll generell ein Anspruch auf Bergelohn nicht bestehen; anderseits soll jedoch Personen, die anläßlich der Bergung eines Schiffes oder dessen Zubehörteilen Menschenleben gerettet haben, ein angemessener Anteil an dem verdienten Bergelohn gewährt werden. Sehr wichtig ist die Bestimmung, daß ein Schlepper gegenüber seinem Schleppzuge keinen Anspruch auf Bergelohn machen kann, es sei denn, daß die geleisteten Dienste so außergewöhnlicher Natur sind, daß sie nicht mehr als im Rahmen des Schleppvertrages liegend betrachtet werden können. Die Tatsache, daß das bergende und geborgene Schiff Eigentum desselben Reeders sind, soll den Anspruch auf Bergelohn nicht ausschließen. In der Stunde der Gefahr abgeschlossene Verträge sind auf Antrag anfechtbar, sofern sie dem zuständigen Gericht nicht angemessen erscheinen. Die Höhe des zu zahlenden Bergelohnes soll sich in Übereinstimmung mit dem deutschen Recht nach den Verdiensten, den Kosten und dem Zeitverlust sowie der von dem Berger gelaufenen Gefahr unter Berücksichtigung des Wertes des bergenden Schiffes und des geborgenen Eigentums richten. Der Umstand, daß ein Schiff für Bergungszwecke besonders eingerichtet ist, soll dabei berücksichtigt werden. In betreff der Behandlung der Staatsschiffe gelten dieselben Vorschriften wie in dem Kollisionsvertrage. Von ganz besonderer Bedeutung ist die in dem Vertrage enthaltene Vorschrift, wonach eine allgemeine, über die Fälle des Zusammenstoßes hinausgehende Verpflichtung zur Hilfeleistung in Not, auch dem Feinde gegenüber, eingeführt wird, soweit eine solche ohne ernste eigene Gefährdung möglich ist. Die Verletzung dieser Pflicht soll nur für die Kapitäne Folgen haben und nicht für die Reeder. Die Bestrafung bleibt den nationalen Gesetzen überlassen. Dieser von höchst humanem Geiste diktierten Maßnahme liegt ohne Frage ein sittlich hoch zu bewertender Gedanke zugrunde, der durch keinerlei Einwände abgeschwächt werden kann. Zu berücksichtigen ist überdies auch, daß die Zwangsverpflichtung zur Folge haben würde, daß weder Versicherer noch Befrachter aus dadurch erforderlichen Verzögerungen oder sonstigen Abweichungen von dem Reiseprogramm Rechte ableiten dürfen.

Neben diesen beiden nunmehr fertiggestellten ersten Kapiteln des Weltgesetzbuchs für das angestrebte internationale Seerecht steht jetzt die Frage der Beschränkung der Haftpflicht der Reeder zunächst im Vordergrunde des Interesses. Der Vortrag des Herrn Dr. Franck beschäftigte sich in erster Linie mit der sogenannten Beschränkungsbasis. Diese Frage war am schwierigsten zu regeln, weil das englische Recht sich in bezug auf die Beschränkungsbasis von den Gesetzgebungen anderer Nationen ganz bedeutend unterscheidet. Es kommen hier eigentlich vier Hauptsysteme in Betracht, die sowohl in ihrer juristischen Gestaltung wie in der Voraussetzung ihrer Anwendung sehr verschieden sind. Nach deutschem Recht haftet

Digitized by Google

für aus dem Betriebe der Schiffahrt sich ergebende Verpflichtungen — von Ausnahmen abgesehen — der Reeder überhaupt nicht persönlich, sondern nur das Schiffsvermögen. Diese beschränkte Haftung des Reeders ist ein spezifisches Rechtsgebilde des Seerechts, das auf dem Grundsatze der sogenannten fortune de mer beruht. Das der See anvertraute Vermögen — Schiff und Fracht — stellt danach für den Gläubiger den einzigen Gegenstand der Exekution dar. Berechtigt ist das deutsche sogenannte Exekutionssystem, das auch in skandinavischen Ländern gültig ist, aus dem Gesichtspunkt wirtschaftlicher Zweckmäßigkeit, weil die volle Haftung geeignet wäre, den Reeder wirtschaftlich zugrunde zu richten und damit die Entwicklung der Seeschiffahrt zu hemmen. Das französische Abandonsystem (außer Frankreich auch in Italien, Spanien, Belgien, Holland, Türkei, südamerikanischen Staaten usw. gültig) trägt demselben Gesichtspunkt Rechnung, indem es dem Reeder gestattet, sich durch Hingabe des Schiffsvermögens von seiner Haftung zu befreien. Nach dem nordamerikanischen Werthaftungssystem haftet der Reeder von vornherein nur beschränkt persönlich, nämlich mit Schiff und Fracht, außerdem wird ihm aber auch noch das Recht des Abandons gewährt. Im schroffen Gegensatze zu diesen drei Systemen schreibt die englische Merchant Shipping Act vor, daß der Reeder für Personenschäden bis zu 15 £, für Sachschäden bis zu 8 £ pro Tonne des in Betracht kommenden Schiffes haftet. Außerdem gilt in England die Beschränkung per Unfall, während sie in den anderen Gesetzgebungen für die ganze Reise nur einmal zur Anwendung gelangt. Drittens ist zu berücksichtigen, daß die englische Beschränkung der Haftung ein für allemal normiert ist und nicht davon abhängt, ob das Vermögen — also Schiff und Fracht — verloren geht oder durch Seeunfälle im Wert vermindert wird.

Die Verhandlungen der letzten diplomatischen Seerechtskonferenz in Brüssel haben nun nach den Ausführungen von Dr. Franck zu einem Ergebnis geführt, das die Möglichkeit eines Vergleichs zwischen diesen verschiedenen Auffassungen durchblicken läßt, und zwar im Sinne eines Beschlusses, der bereits 1902 von der Hamburger Seerechtskonferenz gefaßt wurde, wonach der „Wert des Schiffes mit einem Maximum von 8 £ pro Tonne und die Fracht", die Grenze der Reederhaftung für materielle Schäden darstellen sollen. Danach würde also, sofern das Schiff verloren geht, die Forderung ohne weiteres erloschen sein. Dieses System würde insofern mit der modernen Praxis übereinstimmen, als es den Reeder in die Lage versetzt, das Schiff durch autorisierte Besichtiger in beschädigtem Zustande taxieren zu lassen und diesen Taxwert als Beschränkungsbasis für seine Haftpflicht anzugeben. Er könnte dann frei über sein Schiff verfügen, nachdem er die entsprechende Bürgschaft geleistet hat und würde außerdem vermeiden, daß die Reparaturkosten zu dem Werte des Schiffes in beschädigtem Zustande hinzugefügt werden, wodurch seine Haftpflicht erhöht werden könnte. Anderseits würden die Ladungsinteressenten und andere Schiffsgläubiger nicht mehr der Gefahr ausgesetzt sein, in die Zwangslage zu kommen, lieber eine Bürgschaft anzunehmen, die dem wahren Wert des Schiffes nicht entspricht, als das Schiff an der Kette liegen zu lassen. Im übrigen wies Dr. Franck sehr zutreffend darauf hin, daß praktisch die Verhältnisse so liegen, daß in den Fällen, wo bedeutende Ansprüche gegen einen Reeder geltend gemacht werden, das Schiff entweder mit Beschlag belegt oder Sicherheit für Zahlung der zu stellenden Forderung geleistet wird. Die englische Bestimmung, wonach die Beschränkung für Unfall geltend gemacht werden kann, ist daher unter normalen Verhältnissen in der Praxis bedeutungslos.

Diese Regelung soll sich, wie bereits vorher bemerkt ist, auf Sachschäden beschränken. Aus Personenschäden entstehende Ansprüche werden dadurch einstweilen nicht berührt. Es soll jedoch Aussicht bestehen, auch in diesem Punkte eine

Digitized by Google

Einigung zu erzielen, weil nach den Aussagen einer Reihe der bedeutendsten Reedereien in verschiedenen Ländern sowie von Assekuradeurvereinen und Protecting Clubs festgestellt worden ist, daß der Durchschnittswert der aus Todesfällen oder Körperverletzungen entstehenden Forderungen, pro Tonne ausgerechnet, nicht mehr als einige Pfennige pro Tonne und pro Jahr beträgt. Man glaubt daraus ableiten zu können, daß eine richtige internationale Lösung der Frage durch Einführung einer Extra-Haftpflicht für Personenschäden bis zum Betrage von 7 Pfennig pro Tonne allen billigen Ansprüchen genügen würde. Wenn man jedoch den modernen Zeitgeist berücksichtigt, der in fast allen Ländern von beständig zunehmenden humanitären und sozialen Strömungen beeinflußt wird, so muß man zu der Erkenntnis gelangen, daß sich die Regelung dieser wichtigen Frage schwieriger gestalten dürfte, als es der von Begeisterung für die gute Sache beeinflußte Optimismus des Dr. Franck anzunehmen scheint.

Über die Fälle, in denen eine Beschränkung der Haftpflicht eintreten soll, hat der Generalsekretär des Comité Maritime International in seinem Vortrage nähere Mitteilungen nicht gemacht, sondern lediglich bemerkt, daß darüber in Brüssel eine Einigung erzielt worden sei. Auch die Frage des Schiffsgläubigerrechts, d. h. das für bestimmte Forderungen gesetzlich gewährte Vorzugsrecht am Schiffsvermögen, hat er unberührt gelassen. Zu bemerken ist hierzu, daß der Venediger Entwurf die von deutscher Seite gestellte Forderung, daß allen Ansprüchen, für die beschränkt gehaftet wird, das Schiffsgläubigerrecht gewährt werden sollte, nicht genügend berücksichtigt. Der Entwurf gewährt das Schiffsgläubigerrecht außer den Gerichtskosten, Abgaben und Bewachungskosten im letzten Hafen nur für die Löhne der Schiffsbesatzung, für Berge- und Hilfslöhne und für die Forderungen, die infolge einer Kollision oder eines anderen auf nautisches Verschulden zurückzuführenden Unfalles entstehen, aber nicht für Forderungen der eigenen Ladung aus Verschulden der Schiffsbesatzung und nicht für vom Kapitän eingegangene Verbindlichkeiten. Durch diesen insbesondere unter englischem und holländischem Einfluß zustandegekommenen Vorschlag wünscht man die Sicherheit der Schiffshypotheken zu erhöhen und damit die Gründung neuer Reedereien zu fördern und dem heimischen Schiffbau unter die Arme zu greifen. Ganz abgesehen davon, daß bedeutende deutsche Juristen in dieser Regelung der Angelegenheit einen Verstoß gegen die elementarsten Anforderungen des Rechtsgefühls erblicken, steht man auch in den Kreisen der großen deutschen Linienreedereien einer Einschränkung der Schiffsgläubigerrechte zugunsten der Schiffshypothekengläubiger ablehnend gegenüber. Wir haben zwar in Deutschland eine kleine und zum Teil recht leistungsfähige tüchtige Trampreederei, für die eine Erleichterung des Kredites bei Neubauten von Vorteil sein könnte, aber die Bedeutung der deutschen Schiffahrt ruht doch in erster Linie in der großartigen Organisation der Linienreederei. Es ist daher klar, daß Deutschlands Interesse vorwiegend das Interesse der organisierten Linienreederei ist. Dessenungeachtet wäre es bedauerlich, wenn die Bestrebungen, ein einheitliches internationales Seerecht zu schaffen, an den Ansprüchen einzelner Interessentengruppen scheitern würden. Jedenfalls hat Dr. Franck Recht, wenn er die Beteiligten in den Schlußworten seines interessanten Vortrags aufforderte, sich der goldenen Worte des tiefbetrauerten Präsidenten Sieveking zu erinnern: »Any international system of law will be better than the present chaotic and conflicting state of things.«

Unter den sonstigen Gegenständen, mit denen sich das Comité Maritime International bisher beschäftigt hat, ist insbesondere die Regelung des Frachtrechts zu erwähnen, eine Frage, die im Februar 1909 von einer Kommission in Paris vorberaten und später im Herbst der Bremer Konferenz unterbreitet wurde.

Digitized by Google

Es handelte sich dabei in erster Linie um die Frage, ob der außer in Deutschland auch in verschiedenen anderen kontinentalen Staaten gültige Grundsatz der Bezahlung der Fracht pro rata itineris peracti beibehalten oder in Übereinstimmung mit dem englischen Recht abgeschafft werden solle. In Deutschland lautet der technische Ausdruck für diese Art der Bezahlung der Fracht: Distanzfracht. Nach den Bestimmungen des Deutschen Handelsgesetzbuches wird Distanzfracht zugebilligt, wenn das Schiff nach Antritt der Reise verloren geht oder wenn eine der beiden Parteien nach dem Antritt der Reise wegen Ausbruchs eines Krieges oder einer Schiff oder Ladung treffenden Verfügung einer Regierung von dem Frachtvertrage zurücktritt. Die Bremer Konferenz hat im Jahre 1909 den Beschluß gefaßt, daß das System der Distanzfracht generell abgeschafft werden soll, und die weitere Beratung über den wichtigen Gegenstand einer Kommission überwiesen, die der Pariser Konferenz im Herbst dieses Jahres über das Ergebnis ihrer Verhandlungen Bericht erstatten wird.

Endlich ist noch zu erwähnen, daß das Comité Maritime International sich bisher auch noch mit Herbeiführung internationaler Vereinbarungen über die Kundbarmachung der Schiffshypothekenregister und einigen anderen seerechtlichen Fragen beschäftigt hat. Da man über das Stadium der Vorberatungen dabei jedoch bisher nicht hinausgekommen ist, ist es noch nicht Zeit, auf die Einzelheiten näher einzugehen. Der bei den bisherigen Verhandlungen offenbarte Geist und die rastlose Energie, mit der das Comité es verstanden hat, für seine gemeinnützigen Bestrebungen Bahn zu brechen, berechtigen jedenfalls zu der Annahme, daß das angestrebte Endziel, die allgemeine internationale Vereinheitlichung des Seerechts, erreicht werden wird.

Ein Seemannstagebuch aus dem zweiten holländisch-englischen Kriege.

Mit Unterstützung der „Gräflich Hjelmstierne-Rosenkronischen Stiftung" hat Gerhard L. Grove das Tagebuch*) eines dänischen Seemanns, der den zweiten holländisch-dänischen Krieg auf holländischer Seite mitmachte, herausgegeben und mit einer in die Geschichte des Krieges einführenden Einleitung mit Anmerkungen, die nähere Angaben über die genannten Persönlichkeiten, über die Schiffe u. dgl. geben, sowie reichem Bilderschmuck versehen. Das Tagebuch gehört der Königl. Bibliothek zu Kopenhagen und ist in der Großen Königl. Sammlung Nr. 622b in folio bezeichnet, sein Inhalt ist kurz in Prof. G. W. Kernkamps »Verslaeg van een onderzoek in Zweden, Noorwegen en Denenmarken naar Archivalie voor de geschiedenis van Nederland« (s'Gravenhage 1903) angeführt. Wie es in die Bibliothek gekommen ist, hat sich ebensowenig feststellen lassen wie die Persönlichkeit des Verfassers, der sich Hans Svendsen nennt und dessen dänische Nationalität der Herausgeber nachweist. Das Tagebuch ist sehr sorgfältig Tag für Tag geführt, stellt der Bildung, der Beobachtungs- und Schilderungsgabe des Verfassers das beste Zeugnis aus und gibt eine Bestätigung und teilweise Ergänzung der bisherigen seekriegsgeschichtlichen Darstellungen. Eine kurze Wiedergabe der Aufzeichnungen Svendsens, soweit er als Augenzeuge berichtet oder persönlich mit seinem Schiff an den Vorgängen besonders beteiligt war, dürfte von Interesse sein, auch wenn das Tagebuch außer Einzelheiten nichts wesentlich Neues zur Geschichte des Krieges bringt. Da hierbei eine Schilderung

*) Til orlogs under de Ruyter. Dagbogsoptegnelser af Hans Svendsen, en dansk somand i hollandsk tjeneste fra 1665 til 1667. Kobenhavn. Edwin Groves Verlag. 1909.

Digitized by Google

der kriegerischen Ereignisse im großen ausgeschlossen ist, so wird verwiesen auf R. Rittmeyer: Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung. 1. Band. E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1907, S. 282 bis 297.

Hans Svendsen oder, wie er sich selbst schreibt, Suendsen nahm am 9. Juni 1665 nach einer dreiwöchigen Reise von Kopenhagen in Amsterdam Kriegsdienste als Schiffssoldat für einen Monatssold von 10 Gulden und wurde am 13. in Texel auf dem Schiff „Popisberg", Kapitän Wilhelm van Bergen, 28 Geschütze (acht 12Pfünder, zehn 8Pfünder, sechs 6Pfünder, vier 4Pfünder), 120 Mann Besatzung, eingeschifft. Dort langte am 16. die holländische Flotte unter Admiral Cornelis Tromps Deckung nach der unglücklichen Schlacht bei Lowestoft am 13. Juni an und ging ans Ausbessern der in der Schlacht erlittenen Schäden.

Admiral Tromp ließ beim Einlaufen vom Bugspriet eine türkische Gösch wehen, womit er sagen wollte, daß ein Teil der Kapitäne sich vom Drange der Schlacht ferngehalten habe. Über diese wurde Kriegsgericht gehalten und die Sprüche am 13. teils durch Hängen, teils durch Erschießen vollzogen. Am 14. erhielt Kapitän van Bergen den Befehl, mit zwei anderen Schiffen einen holländischen Konvoi von Flecheröe in Norwegen abzuholen und nach Texel zu geleiten, den er am 3. August ohne Zwischenfall ausgeführt hatte. Kapitän van Bergen führte bei diesem Kommando als Kommodore einen Wimpel unter der Großstenge. Das Kastell von Flecheröe wurde von jedem Schiff mit neun Schüssen begrüßt und erwiderte ebenso.

Den vor Texel liegenden Schiffen wurde befohlen, daß jeder Kommandant für die Auffüllung der Lebensmittel, des Schießbedarfs und der sonstigen Ausrüstung so rechtzeitig sorgen solle, daß nicht erst, wenn der blaue Peter*) wehe, darum geschickt werden müsse bei Strafe von 1000 Gulden.

Am 14. ging „Popisberg" im Geschwader Tromps in See, das aus 113 Segeln bestand — 89 Kriegschiffe, 11 Brander, 13 Lebensmittelschiffe und Galioten —, und kreuzte bei den Sänden. Am 19. stieß Admiral-General de Ruyter mit 13 kleinen Kriegschiffen und 3 Yachten zur Flotte und gab bekannt, daß er durch die Generalstaaten zum Leutnant-Admiral-General der ganzen holländischen Flotte ernannt sei. Er wurde von den Admiralschiffen mit Streichen der Flagge und Ehrenschüssen begrüßt. De Ruyter befahl Kurs auf Norwegen zu nehmen, um das holländisch-ostindische Konvoi zu erwarten. War die Hinfahrt durch Stille aufgehalten, so wurde die Rückfahrt durch schwere Stürme gestört, die die Flotte und das Konvoi auseinandersprengten und bei der Nähe der englischen Flotte zu Verlusten der Versprengten führten. „Popisberg", die unterwegs Teile der englischen Flotte gesichtet hatte, ankerte am 18. September mit zehn anderen Schiffen bei den Sänden, wo Tromp folgenden Tages zu ihnen stieß und sie nach Texel führte; dort sammelte sich die Flotte wieder, ergänzte ihre Lebensmittel und erhielt Gelegenheit, Post abzusenden, was durch eine weiße Flagge im Vortopp des Flottenflaggschiffes mit der Bedeutung „Post an Bord schicken" angezeigt wurde. Die Flotte erhielt einige Verstärkungen, unter andern das neue Schiff „Hollandia" mit 72 metallenen und 12 eisernen Kanonen, auf dem de Ruyter seine Flagge setzte unter Abfeuern von neun Ehrenschüssen.

Am 7. Oktober ging de Ruyter mit der ganzen Flotte in See und ankerte am 16. in den Downs. Am 18. wurde wieder Anker gelichtet, doch zwang ein Sturm, den Ankerplatz wieder aufzusuchen. Erst am 19. versegelte die Flotte nach Dover. Von hier wurde „Popisberg" mit sechs andern Schiffen und einem Brander unter Admiral Arendt van Nees nach Calais abgeordnet, um sechs dort ankernde englische Kriegschiffe zu vernichten. Da diese die Reede bereits verlassen hatten,

*) Signal zum Seeklarmachen.

Digitized by Google

kehrte das Geschwader am 26. zur Flotte zurück. „Popisberg" trat nun mit 19 andern Schiffen zu einem Geschwader unter Kontreadmiral Jsac Sverus zusammen, das bis zum 5. Dezember in der Nordsee zur Aufnahme holländischer Kauffahrer kreuzen sollte, während de Ruyter mit der übrigen Flotte am 2. November nach Texel ging. Auf der Kreuzfahrt hatte das Geschwader viel von schweren Stürmen zu leiden, die auch „Popisberg" Havarie in der Takelung brachten. Am 9. Dezember wurden die Schiffe nach Texel zurückberufen, wo „Popisberg" am 12. ankerte. In einem schweren Sturm am 16. sank beim Ausfahren eines Warpankers ein Boot, von dessen Besatzung nur ein Bootsmannsmaat gerettet werden konnte. Am 22. Dezember erhielt der Kommandant auf seine Bitte, mit dem Schiff nach Texel zu gehen, den Befehl, sich zu einer Winterkreuzfahrt seeklar zu machen. Dies rief unter der Mannschaft große Erregung hervor; sie erklärte, sie wolle nicht wieder in See gehen und verließ auf den inzwischen mit Lebensmitteln längsseit gekommenen Prähmen am 24. bis auf den Leutnant, Schriftführer, Krankenwärter, Schiffer, Steuermann, 2 Bootsmänner und 3 Schiffssoldaten das Schiff. Auf die Meldung des Kommandanten kamen am 27. Hilfsmannschaften an Bord, das Schiff wurde unter Segel gebracht, konnte Eises halber Amsterdam nicht erreichen und wurde bei Medemblik aufgelegt. Die Mannschaft wurde erst am 2. Februar 1666 abgelöhnt, die Verlaufenen mit Abzug von 15 Gulden.

Unser Svendsen war bis zum 2. Januar mit neun anderen allein an Bord geblieben, die je 5 holländische Schilling Zehrgeld täglich erhielten; am 3. machte er sich nach Amsterdam auf, wo er sich am 15. für den „Blaa Reje", Kapitän Hendrich Adriänße, eintragen ließ. Ihm wurde für den Tag 1 Schilling Kostgeld gewährt bis zum Tage, wo durch Trommelschlag die Besatzungen zur Musterung auf die Schiffe gerufen würden. Am 18. März war die Musterung, doch schiffte Svendsen sich erst am 29. auf der Reede von Texel ein. Der „Blaa Reje" führte 36 metallene, 12 eiserne 24Pfünder und 24 eiserne 12Pfünder. Am 14. April stieß Leutnant-Admiral-General de Ruyter mit seinem Flaggschiff „Die sieben Provinzen" und 12 anderen Schiffen zur Flotte und besichtigte am 2. Mai mit dem Geschwaderchef Tromp den „Blaa Reje". Die Flotte rüstete sich mit allem Nötigen aus. Am 16. wurde sie vom Prinzen von Oranien, in dessen Begleitung sich Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg befand, besichtigt. Geschwaderweise, mit de Ruyter beginnend, wurde bei gleichzeitigem Streichen der Flagge Salut gefeuert, die Flagge wurde nach dessen Beendigung wieder vorgeheißt. Am 17. Mai besichtigte der Prinz von Oranien unter gleichem Zeremoniell alle Flaggschiffe, die während seines Besuchs die Admiralsflagge strichen und beim Vonbordgehen des Prinzen 13 Schuß feuerten. Auf seinen Befehl ließ de Ruyter zwei Schiffe unter Segel gehen und ein Scheingefecht gegeneinander ausführen. Alle Schiffe prangten mit Schlachtflaggen und Wimpeln und feuerten, als der Prinz die Flotte verließ, neun Schuß. Am 26. wurden acht Schiffe zum Kreuzen in See geschickt; de Ruyter hatte wiederholt Besprechungen mit Tromp und den anderen Admiralen und organisierte die Flotte, die am 2. Juni vor Texel verankert war, am 3. durch zehn friesische Schiffe verstärkt wurde. Die Schiffe von de Ruyters Geschwader sollten unter der Großstenge, die Tromps unter der Kreuzstenge, die von Nees's unter der Vorstenge einen Wimpel fahren. Als Wendesignal wurde ein Schuß vom Flottenflaggschiff und gleichzeitiges Heißen einer Gösch am Flaggenstock festgesetzt. Als Nebelsignal vor Anker dienten Gewehrschüsse und Schlagen der Trommeln. Admiral Tromp bestimmte noch, daß alle Schiffe seines Befehlsbereichs doppelte Flaggen fahren sollten. (Die holländischen Farben zweimal übereinander.) Schiffe wurden auf Vorposten gesandt, Admiral Tromp versammelte seine Unterführer und Kommandanten zur Besprechung. Am 4. Juni, 4 Uhr vormittags, ging die Flotte, 82 Schiffe, unter

Digitized by Google

Segel, ankerte abends vor Briel und ging am 5. wieder Anker auf, nunmehr 88 Kriegschiffe und Brander, außer Yachten, Galioten und Wasserschiffen. Am 6. Juni bestimmte de Ruyter, daß beim Zusammentreffen mit der englischen Flotte das seeländische Geschwader den ersten, das Trompsche den zweiten, sein eigenes den dritten Platz haben sollte. Am 7. wurde wieder geankert, am 8. unter Segel gegangen und abends geankert. Am 9. blieb die Flotte zu Anker, am 10. wurde gemeldet, daß die Engländer mit 70 Schiffen und Brandern aus den Downs ausgelaufen seien.

„Admiral de Ruyter versammelte die Flaggoffiziere und Kapitäne auf seinem Flaggschiff und ermahnte sie, einander beizustehen und als ehrliche und mutige Soldaten treu für ihr Vaterland zu kämpfen und Ehre und Ruhm zu erringen. Mit erhobenen Händen schwuren sie, mit Gottes Hilfe sich so zu verhalten. Darauf wurde jedem eine Signaltafel eingehändigt, nach der er sich in der Schlacht zu richten habe; je nachdem Flaggen, Wimpel oder Göschen auf dem Flaggschiff wehten, konnte er aus der Tafel die Befehle des Flottenchefs entnehmen. Der Admiral wünschte den sich auf ihre Schiffe begebenden Kapitänen Glück und diese erwiderten die Wünsche. An Bord wurden die Kojen abgeschlagen, die Kisten im Raum verstaut und das Schiff gefechtsklar gemacht."

Am frühen Morgen des 11.*) kam die Flotte an die flämische Küste und ankerte, da der Wind konträr blieb. Bei dem aufkommenden Sturm gerieten einzelne Schiffe ins Treiben, eins brach Bugspriet und Fockmast, trieb aus der Flotte und wurde auf Befehl de Ruyters von zwei Galioten nach Holland geschleppt.

Am 11. um 8 Uhr morgens kamen die Vorpostenschiffe mit der Blutflagge, von den englischen Aufklärern gejagt, zur Flotte und meldeten, daß die englische Flotte zwei Meilen entfernt sei. Die englischen Kreuzer liefen, sobald sie der holländischen Flotte ansichtig wurden, zurück. Als die Mannschaft beim Schaffen**) war, kam die englische Flotte in Sicht, „wir dachten nicht, daß sie bei dem Gegenwind heute bis zu uns gelangen würde, aber sie kreuzte sich allmählich auf und war um ungefähr 9 Uhr zu luvard . . . Als sie näher und näher kam, mußten wir die Ankertaue kappen und unter Segel gehen. Admiral Tromp heißte die Prinzenflagge und zwang den englischen Admiral Monk durch eine Breitseite zum Wenden."

Der „Blaa Reje" gehörte zum Geschwader Tromps, das bekanntlich lange Zeit den Angriff der englischen Flotte am 11. Juni allein auszuhalten hatte. Kaum war Admiral Monks Angriff abgeschlagen, als der Herzog von York ansegelte. Seine Flagge wurde vom Mast geschossen, gleich ersetzt, doch abermals von Tromps Flaggschiff nebst einem Stück der Großstenge heruntergeschossen. Der Engländer wurde nun von der „Hollandia", „Blaa Reje", „Liefde", „Klandsooge" verfolgt, die nun ihrerseits von den zu Hilfe eilenden englischen Schiffen hart angegriffen wurden. Die Holländer feuerten mit doppelten Kugeln und eisernen Kuhfüßen; sie waren dadurch den Engländern überlegen, daß sie ihre unterste Batterie gebrauchen konnten. Sie näherten sich wieder der übrigen holländischen Flotte, als die „Liefde", durch die Strömung auf Tromps Flaggschiff „Hollandia" zu gesetzt, nicht rechtzeitig Segel kürzte, mit diesem zusammenstieß und ihm Fock- und Großmast über Bord riß. In diesen Knäuel feuerte der englische Admiral Berkeley eine Breitseite, ohne daß sie erwidert werden konnte, gleichzeitig griffen zwei englische Brander an. Der „Blaa Reje" eilte zur Hilfe herbei und geite die Fock, Tromp

*) Ein im Jahre 1909 antiquarisch für die Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts beschaffter Quartband: Jacobi Franci, „Historische Beschreibung der denkwürdigsten Geschichten usw.", Franckfurt am Main, G. Polich, 1666, bringt eine Beschreibung der Viertageschlacht nebst Darstellung auf einem Kupferstich.

**) Essen.

Digitized by Google

winkte dem Kommandanten mit der Hand ab und rief ihm zu: „Haltet mir den Mann vom Leibe!“ worauf Kapitän Adriänße die Fock fallen ließ und Berkeley folgte. Einem der Brander gelang es längsseit der „Liefde“ zu kommen, die verbrannte. Der andere wurde von sechs holländischen Schiffen, die die „Hollandia“ umringten, abgewehrt, Tromp schiffte sich auf einer Galiot ein, heißte dort seine Flagge, und sein Flaggschiff wurde durch einige kleine Fahrzeuge aus der Schlacht nach Holland geschleppt.

„Um diese Zeit war es Abend geworden und wir schlugen die englische Flotte in die Flucht. Um 9 Uhr winkte der englische Vizeadmiral Berkeley meinem Kapitän zu und rief: „Ihr Hunde, Ihr Schufte, habt Ihr Mut, so kommt an Bord!“ hielt ab und gab uns eine Lage von Steuerbord, die uns 13 Mann tötete und verwundete, und legte das Ruder in Lee, um auch die Backbordbreitseite abzufeuern. Während er in der Wendung lag, befahl mein Kapitän: „Feuer!“ Los ging unsere Backbordlage, „Ruder in Lee!“ es folgte die Steuerbordlage: „Gei auf Fock!“ und wir lagen längsseit: Unsere Enterhaken flogen auf den Gegner, mein Kapitän, den bloßen Säbel in der Hand, sprang an Bord, ihm folgte unser Oberleutnant Swaerk mit geschwungenem Säbel und 50 Mann. Wir kappten sofort die Wanten, der Fockmast ging über Bord. Die Engländer bestrichen aus Back und Schanze das Deck mit Gewehrfeuer, so daß sich dort niemand halten konnte. Kapitän Adriänße befahl dem Konstabler, Handgranaten gegen die Feinde zu werfen, gleichzeitig enterten wir mit alle Mann über, da ertönten vom Feinde Rufe: „Pardon, Pardon, Ihr gehorsamer Diener!“ sie küßten uns hinten und vorn und legten die Waffen ab. Wir fesselten sie, führten sie ins Kabelgat und stellten eine Wache davor auf. In der Konstablerkammer fand man den Oberkonstabler mit durchschnittener Kehle, das Messer noch in der Hand, liegen. Er hatte Feuer an das Schiff gelegt, um es zu vernichten, ehe der Admiral es übergeben könnte. Das Feuer war von der Besatzung gelöscht und in Verzweiflung darüber hatte er mit dem Ruf: „Lieber tot als gefangen!“ Hand an sich gelegt. Vizeadmiral Berkeley war durch eine Kugel getötet, die durch die Kehle eingedrungen und im Nacken ausgetreten war, in der Nähe lagen die beiden Rudergänger auch tot. Er war blutüberströmt, so daß man ihn erst erkannte, als ein Geschmeide bei ihm gefunden wurde, das 2000 Gulden Wert geschätzt wurde. Einen Teil davon behielt ein einfacher Bootsgast, der den Admiral ausplünderte. Wir hatten bei der Enterung 48 Tote und 15 Verwundete verloren, auf der Prise lagen die Toten zu Haufen. Durch Befragen der Gefangenen, deren wir 300 hatten, stellte man fest, daß die Besatzung 500 Mann stark gewesen war. Wir hatten von unseren 324 Mann in der Schlacht 80 Tote und 15 Verwundete eingebüßt. Die Prise namens „Wappen von England“ (richtig „Swiftsure“, Anmerkung des Herausg.) führte 72 Kanonen, 60 metallene, 12 eiserne. Wir sicherten sie mit unserm Kabeltau, das wir an ihrem Großmast belegten und gaben 40 Mann als Prisenmannschaft an Bord. Mein Kapitän wollte unsere Flotte wieder aufsuchen, aber da unsere Besatzung geschwächt war und schwächer an Zahl als unsere Gefangenen, da unser Schiff selbst sehr gelitten hatte, so mußte er sich dazu verstehen, abends nach Helvetsluis abzuhalten, wo wir am 15. mit der Prise im Schlepp ankerten, die unter der Prinzen- (holländischen) Flagge die englische fuhr.“

Der „Blaa Reje“ und seine Prise erhielten viel Besuch von Land. Am 18. wurde die Leiche des Vizeadmirals Berkeley nach Rotterdam übergeführt, einbalsamiert und dann nach England geschickt. Am 19. wurden die Gefangenen nach Rotterdam gebracht.

Die Prisengelder wurden, um das hier vorwegzunehmen, erst am 27. Januar 1667 ausgezahlt, nachdem am 30. August der Sekretär der Amsterdamer Admiralität, de Wilde, gelegentlich einer Musterung jedem Mann als Verehrung für die Prise

Digitized by Google

6 Dukaten ausgezahlt hatte. Kapitän Adriänße erhielt 22 Monatsgehälter zu 100 Gulden = 2200 Gulden, dazu den Wert der in der Prise gefundenen Lebensmittel, Schießbedarf und Waffen, so daß er insgesamt 50 000 Gulden bekam. Für jeden Bootsmann belief sich der Anteil auf 22 Monatssoldbeträge zu 11 Gulden = 242 Gulden, für jeden Schiffssoldaten desgleichen zu 10 Gulden auf 220 Gulden. Gleichzeitig wurden aus dem Rest der vorerwähnten Verehrung für die Prise, 20 000 Gulden, jedem Mann 9 Dukaten, am 11. März noch 20 Gulden gezahlt, so daß auf den Mann 15 Dukaten und 240 Gulden entfielen.

Am 27. stieß das inzwischen ausgebesserte Schiff in Vlissingen zur Flotte, wo man die Kunde von dem weiteren Verlauf der siegreichen Viertagesschlacht erhielt, die Svendsen ausführlich beschreibt.

Das Siegesfest wurde am 30. Juni in ganz Holland gefeiert. Die ganze im Hafen von Vlissingen liegende holländische Flotte hatte über die Toppen geflaggt. Vormittags fand Dankgottesdienst statt. Abends feuerte zuerst Admiral de Ruyter 13 Schuß, dann fielen alle Schiffe mit 9 Schuß ein und alle Schiffe hängten Laternen in die Wanten und auf die Raanocken, die die ganze Nacht durch brannten. Die Küstenwerke feuerten um 8 Uhr nachmittags Ehrenschüsse, überall im Lande flammten Freudenfeuer auf. Die Flotte ging am folgenden Tage in See und der „Blaa Reje" nahm in Tromps Geschwader an den Operationen in der Themse und an der unglücklichen Schlacht bei Northforeland am 4./5. August teil. Am Nachmittag des 4. wurde der „Blaa Reje" von zwei englischen Brandern und dem Flaggschiff des Admirals Smith angegriffen, das ihm ein schweres Leck beibrachte, so daß die Mannschaft in den Ruf ausbrach: „Wir sinken, wir sinken!" Kapitän Adriänße zeigte sich der Lage gewachsen, dem einen Brander wich er aus, schickte die Mannschaft an die Pumpen, ließ zwei 24Pfünder mit doppelten Kugeln und eisernen Kuhfüßen laden, mit denen der Konstabler den Großmast des zweiten Branders über Bord schoß.

Bekanntlich wurde Admiral Tromp wegen seines Verhaltens in der Schlacht am 20. August seines Kommandos enthoben (de Jonge). Am 28. übernahm Admiral Gendt das Geschwader, am folgenden Tage verbreitete sich die Kunde, daß Tromp kassiert sei. Am 14. August waren jedem Manne der Flotte 2 Dukaten ausgezahlt worden.

Nach Ausbesserung ging de Ruyter am 1. September wieder mit der Flotte nach den Downs in See, am 27. kam die englische Flotte in Sicht, man begann um die Luvstellung zu manövrieren, bis gegen Abend schlechtes Wetter einsetzte, das die Flotten auseinander trieb. Der „Blaa Reje" stieß in der Nacht auf zwei englische Schiffe. Nachdem durch Anpreien ihre Nationalität festgestellt war, eröffnete Kapitän Adriänße das Feuer mit dem Erfolg, daß eine der 60 Kanonenfregatten sank. Da er bei Hellwerden erkannte, daß er in einen Teil der englischen Flotte geraten war, suchte er schleunigst die eigene zu erreichen. Diese lief wieder in den Kanal ein, aus dem am 10./11. Oktober ein Sturm sie vertrieb. Während die übrige Flotte heimberufen wurde, kreuzte der „Blaa Reje" in einem Geschwader unter Kapitän van der San noch bis zum 16. Oktober in See. In Vlissingen wurde die Mannschaft gemustert und die Hälfte gleich nach Amsterdam geschickt, am 28. folgte das Schiff selbst dorthin. „Was im November und bis zum 27. Dezember vorgegangen ist, weiß ich nicht, da ich krank in Amsterdam lag." So schließt Svendsen seine Aufzeichnungen über dies ereignisreiche Jahr.

Am 24. Januar 1667 erhielt die Besatzung des „Blaa Reje" den Sold für zwei Monate ausbezahlt, am 27., wie schon erwähnt, die Prisengelder. Die am selben Tage vollzogene Heirat seines alten Geschwaderchefs Tromp hält Svendsen der Aufzeichnung wert. Wieder genesen, hielt er sich in Amsterdam auf, brachte

Digitized by Google

sein Zeug in Ordnung und begab sich am 24. April nach Texel, wo er sich am 25. auf dem Schiff „Woerden", 24 Metall-, 48 Eisenkanonen, unter dem Kommando seines alten Kapitäns Adriänße einschiffte. Dieser schlug den wackern kriegserfahrenen Svendsen zum Adelborst*) vor. Der Vorschlag wurde bestätigt und Svendsen bezog nunmehr sein Traktament aus der Kajüte und blieb bis zu seinem Abgang in dieser Stellung. Beim Abgang wurden ihm für den Säbel 6 dänische Schilling abgezogen, der Herr (vermutlich der Kapitän) bezahlte 14 dänische Schilling. Am 6. Juni lief die Flotte unter Befehl de Ruyters aus und „Woerden" nahm an den Unternehmungen in der Themse und gegen die Hafenplätze der englischen Ostküste teil. Hierbei wäre Svendsen, der mit seinem Oberleutnant und 16 Mann von einem Schiffsboot aus die Gelegenheit, einige englische Musketiere gefangen zu nehmen, wahrnahm, beinahe durch plötzlich auftauchende englische Reiter vom Boot abgeschnitten worden. Es gelang ihnen aber noch das Boot zu erreichen, flott zu machen und aus Schußweite der ihnen bis ins Wasser folgenden Reiter zu entkommen, doch wurden zwei Mann verwundet. An der Beschießung des Kastells von Harwich am 12. Juli nahm „Woerden" mit vier anderen Schiffen teil. Bei dieser Gelegenheit geriet Admiral de Ruyter, der in einem Boot mit seidener Flagge an Bord des Kommodoreschiffes fuhr, in den Schußbereich des Kastells. Zwei Mann in seinem Boote wurden dadurch verwundet. Als der Landangriff ins Stocken kam und die Truppen durch englische Reiterei bedroht wurden, warfen die Schiffe 500 Mann mit Landungsgeschützen an Land, die sich aber unter schweren Verlusten wieder einschiffen mußten. Das Boot der „Woerden" hatte von 40 Mann 22 Verwundete. Am 13. wurden die Schiffe nach dem verunglückten Unternehmen zurückgezogen und mit dem Geschwader des Admiral Arendt van Nees in die Themse geschickt, wo am 5. August Vizeadmiral Sverus seine Flagge auf „Woerden" setzte. Die vielen gegenseitigen Branderangriffe und ihre Abwehr schildert Svendsen lebendig, er war als Bootsoffizier seines Schiffes dabei erfolgreich tätig und machte auch eines Nachts einen mit Getreide beladenen englischen Küstenfahrer zur Prise.

Am 24. August kam eine Galiote unter weißer Flagge zum Admiral Arendt van Nees mit dem Befehl, daß der Friede geschlossen sei und jedes Schiff sich an seinen Heimatsplatz verfügen sollte. Daraufhin ging man am 25. unter Segel und ankerte am 29. in Texel, wo die Mannschaft der „Woerden" sofort abgemustert wurde.

Die Rückreise Hans Svendsens von Texel in sein Vaterland als Fahrgast auf dem dänischen Kriegsschiff „Kjobenhavn" wurde durch allerlei Seenöte sehr langwierig. Am Nachmittage des 17. Septembers nach Verlassen des Hafens gingen durch Unaufmerksamkeit der Rudergänger Großmast und Vorstenge über Bord, ein Notmast mit Marssegel wurde aufgetakelt. Mitten in der Nacht des 19. hörte man plötzlich Brandung voraus und kreuzte sich mit genauer Not frei. Am Morgen wurde durch Schüsse ein Lotse herausgerufen, der das Schiff in einen kleinen norwegischen Hafen in der Nähe von Farsund brachte. Beim Einsegeln stieß „Kjobenhavn" gegen eine blinde Klippe und brach das Ruder, so daß es in den Sund bugsiert werden mußte, den es nach Ausbesserung am 2. Oktober verließ.

„Am 8. Oktober bin ich, Hans Svendsen, wieder nach Kopenhagen gekommen. Gott sei die Ehre, der mich auf allen meinen Wegen und Stegen bewahrt hat", so schließt er seine wertvollen Aufzeichnungen.

Dem Herausgeber Gerhard L. Grove gebührt für seine mühevolle Arbeit zur Bereicherung der seekriegsgeschichtlichen Darstellung volle Anerkennung.

*) Fähnrich zur See.

Meuß, Kapitän zur See z. D.
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.

Digitized by Google

Mannschafts-Büchereien.

Die „Blätter für Volksbibliotheken und Lesehallen" brachten vor einiger Zeit einen Aufsatz über die S. M. S. „Nassau" von der Landschaft, deren Namen dieses Schiff trägt, als Patengeschenk dargebrachte Bücherei. Dieser Aufsatz, auf den ich weiter unten zurückkomme, veranlaßt mich, meine Erfahrungen über dieses höchst wichtige Thema an dieser Stelle darzulegen, über das meines Erachtens noch nicht überall die nötige Klarheit herrscht.

Als vor nunmehr fast zwanzig Jahren der Kandidat Göhre sein Buch: „Drei Monate Fabrikarbeiter" geschrieben hatte, meinte die Kreuzzeitung, es sei zu beklagen, daß gewissermaßen eine Entdeckungsreise notwendig gewesen sei, um von dem Dichten und Trachten, dem Wünschen und Hoffen der unteren Volksschichten eine Vorstellung zu gewinnen. Damit ist ein sehr richtiger Satz ausgesprochen, denn tatsächlich haben wir kaum Gelegenheit und suchen sie jedenfalls nicht, uns mit dem Wesen dieser Kreise, die sich leider allzu oft auch noch in einem ablehnenden oder gar abstoßenden Betragen den Bessergestellten gegenüber gefallen, eingehender vertraut zu machen.

Der einzige Beruf, dem von Amts wegen die Pflicht zufällt, das aus diesen Schichten stammende Material zu erziehen und auf einen höheren geistigen Standpunkt zu heben, ist der des Offiziers. Der Lehrer, der die Kinder unterrichtet, kommt aus diesem Gesichtspunkt nicht so sehr in Betracht; den letzten bestimmenden Einfluß auf den fertigen Menschen übt jedenfalls die Soldatenzeit, und der Offizier ist es, dem die vornehme Pflicht anvertraut ward, hier den für das Gemeinwohl notwendigen Erfolg zu erreichen. Es bleibe hier unerörtert, inwieweit die militärischen Aufgaben zugleich erzieherisch wirken, für die Hebung des geistigen Niveaus ist jedenfalls neben den Instruktionsstunden die Bücherei von hervorragender Bedeutung und ihre richtige Zusammenstellung ein außerordentlich erheblicher Gegenstand. Daß hier Fehler gemacht werden, dafür ist ein bekanntes literarisches Unternehmen, das sich selber „Soldaten-Bücherei" nennt, leider bereits in mehreren Fällen ein Beweis gewesen.

Seit mehr als 11 Jahren betrachte ich die Bearbeitung der Bücherbesprechungen für die „Marine-Rundschau" als ein neben meinen dienstlichen Pflichten gern wahrgenommenes Sonderfach. Von Anfang an erachtete ich es als meine besondere Aufgabe, Bücher herauszusuchen, die ich für die Mannschaften für geeignet hielt, und die Verwalter der Büchereien darauf hinzuweisen. Hierbei bediente ich mich des öfteren eines eigenartigen Hilfsmittels, indem ich die Ordonnanzen des Reichs-Marine-Amtes, soweit sie mit mir in dienstliche Berührung traten, als Begutachter in Anspruch nahm. Wenn auch diesen Leuten die Gabe der Rede nicht immer zur Verfügung stand und der uns trennende Spalt wohl nicht ohne Einfluß blieb, so bin ich doch oft erstaunt gewesen, welch treffende Urteile ich fand und wie wertvolle Fingerzeige mir dadurch geboten wurden. Besonderes Interesse bot ein Fall, wo einem dieser Leute jedenfalls zunächst ohne mein Zutun oder durch ein Versehen ein Buch, eine Art Philosophie des Krieges, das ich leider nicht näher bezeichnen kann, in die Hände gekommen war. Als er mir dieses Buch wiederbrachte, war ich zunächst sehr verwundert, daß er es überhaupt gelesen hatte und mehr noch über sein durchaus verständiges Urteil, in dem allerdings von den Tendenzen der Friedensfreunde nicht allzuviel enthalten war. In einem andern Falle gab eine Ordonnanz die gewiß beherzigenswerte Erklärung ab, sie habe nicht Lust, jetzt noch wieder Bücher zu lesen, mit denen sie bereits in der Schule zur Genüge — das Wort wurde nicht ausgesprochen, aber es war die Meinung — „gelangweilt" worden sei. Ein Dritter bezeichnete es als Vorzug, „daß die Hefte so hübsch in sich abgeschlossen seien", weil man auf diese Weise auf einer Wache damit fertig würde. Sehr zutreffend

Digitized by Google

wurde einmal ein Roman in der oben gedachten Soldatenbücherei — als eine Art Hintertreppenroman, Coopers „Roter Freibeuter“ als „Räubergeschichte“ gekennzeichnet. Von den Schriften von Max Eyth gefielen die Tagebücher des Ingenieurs, die mehr dichterischen Sachen begegneten anscheinend nicht vollem Verständnis und wurden abgelehnt. Gelegentlich wurden Sachen von Dickens und Chamissos „Peter Schlemihl“ als ungeeignet zurückgewiesen. Ziemlich weit könnte man gehen in elementaren Werken wissenschaftlichen Inhalts. Insbesondere die Veröffentlichungen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt“ erweisen sich hier als zweckmäßiges, nützliches und den Leuten zusagendes Hilfsmittel. Nicht durch die Ordonnanzen, aber auf ähnlichem Wege wurde festgestellt, daß beispielsweise von den Sachen von Wilhelm Raabe der „Hungerpastor“ verstanden wurde, während die psychologischen Probleme des „Abu Telfan“ offenbar zu hoch waren. Mit Begeisterung wurden dagegen von dieser Seite die Sachen von Lafcadio Hearn gelesen, die demnach wahrscheinlich auch in Mannschaftskreisen verständnisvolle Leser finden würden.

Für die reine Unterhaltungslektüre würden m. E. die Volksbüchereien keine hinreichend brauchbaren Vorbilder geben, weil hier auch dem Bedürfnis der Frauen und jüngeren Leser Rechnung getragen wird. Alle Vorsicht erfordern die Humoresken. Vor allem die Sachen eines neueren „Humoristen“, der mit Vorliebe Militär- und Marinestoffe wählt und den ich nicht nennen will, würde ich grundsätzlich ablehnen, denn für derartige Trivialitäten erscheint mir die doch immerhin knappe Muße der militärischen Freizeit zu wertvoll. Mit Vergnügen las einer meiner Gewährsmänner Hackländers „Wachtstubenabenteuer“ in der Meyerschen Volksbücherei. Sachen dieser Art würden gewiß zu empfehlen sein, während im übrigen die Verspottung oder auch nur Ironisierung der Disziplin und militärischer Einrichtungen ihre großen Bedenken hat. Ein ganz besonders wertvoller Hinweis, wie weit man gehen darf und wo das Verständnis aufhört, scheint mir die Ablehnung des „Peter Schlemihl“. Wie Richard Wagner oder von den Malern etwa Arnold Böcklin nicht überall verstanden werden, so sind auch der Aufnahmefähigkeit für literarische Kunstwerke gewisse bestimmte Grenzen gezogen.

Nicht unerwähnt lassen möchte ich in diesem Zusammenhang die vaterländische Geschichte. Gestalten, wie z. B. die Königin Luise, sind nicht sicher, daß sie überall volles Verständnis und die ihnen zukommende Verehrung finden. Hier werden — ich stelle anheim, mich eines Besseren zu belehren — die Einflüsse, denen unser Ersatz vor dem Eintritt vielfach ausgesetzt war, nicht unbeachtet bleiben dürfen. Nichts ist für die Erreichung eines Erfolges schlimmer als die Absicht, die verstimmend wirkt. Bemerken will ich, daß das Generalstabswerk des südwestafrikanischen Feldzuges interessierte Leser fand, ebenso die Erlebnisse des Divisionspfarrers Schmidt, während ich mir in betreff Frenßens „Peter Moor“ meiner Sache nicht ganz sicher bin. Im allgemeinen halte ich dafür, daß die Armee- wie die Marinegeschichte besser Gegenstand mündlichen Vortrages als stiller Lektüre bilden würde, zumal da volkstümliche Schriften leicht in ein der Sache nicht förderliches Kolorit verfallen.

Wende ich mich nun zu der eingangs erwähnten „Nassau“-Bücherei, so glaube ich zunächst eine nicht zutreffende Annahme der „Blätter für Volksbibliotheken“ berichtigen zu dürfen; denn daß es immer ausführbar sein sollte, die Schiffe mit Leuten aus den Landesteilen oder Orten zu besetzen, deren Namen sie tragen, wird zu bezweifeln sein, dagegen ist es wohl ein richtiger Gedanke, daß die Leute durch die Bücherei mit dem Land und seinen Sitten vertraut gemacht werden, dessen Patenschiff ihnen während ihrer Dienstzeit eine Heimat bot, und gerade das Nassauer Land mit seinen Bergen und Burgen vermag in dieser Beziehung viel Schönes zu bieten — für das Linienschiff „Posen“ möchte die Sache ihre Schwierigkeit haben. Die „Rheinische Hausbücherei“ kenne ich nicht genau genug, im allgemeinen bin ich

Digitized by Google

nach meinem Einblick in die Verhältnisse der Meinung, daß die Kataloge derartiger Sammlungen der Sichtung bedürfen werden, da jedenfalls Sachen darunter sind, die des genügenden Interesses entbehren oder für die kein volles Verständnis zu erwarten ist. Ob für die Klassiker das Wort von dem „Langweilen in der Schule" gelten soll, will ich im Zweifel lassen. Hier würde jedenfalls Anleitung und Anregung am Platze sein.

Bezüglich der Werke aus dem Gebiete der vaterländischen Geschichte bin ich selbstverständlich der Ansicht, daß diese in der Bücherei vorhanden sein müssen, wenngleich sie als Lektüre für die Mußestunden weniger geeignet sein werden. Hier bieten einen guten und den Leuten zusagenden Ersatz die vielfach vorhandenen und insbesondere in neuerer Zeit in größerer Anzahl veröffentlichten Berichte von Mitkämpfern von 1870/71, aus den Freiheitskriegen und ähnliche Erinnerungen, insbesondere z. B. das Kriegstagebuch des Freiherrn v. Laßberg, weil sich der Leser hier leicht in die Person des Erzählers versetzen kann und auf diese Weise die Freuden und Leiden und den gänzlichen Wandel der Lebensbedingungen im Verlauf eines Krieges miterlebt. Zahlreiche Werke dieser Art haben in den letzten zehn Jahren im Literaturnachweis der „Marine-Rundschau" Besprechung gefunden, gutes, älteres Material bot vor allem der Verlag von Carl Sigismund „Aus der Umgebung Napoleons" und die Bibliothek wertvoller Memoiren des „Gutenberg-Verlages" sowie neuerdings die Sammlung von Rehtwisch „Aus vergilbten Pergamenten". Auch Sjemenows „Raßplata" und „Unser Lohn" würde ich aus diesem Gesichtspunkt empfehlen. Ob Roon und Moltke auf diesem Wege den Leuten vertraut gemacht werden können, möchte ich bezweifeln, ebenso ob die Briefwechsel unserer Geistesheroen geeignete Lektüre bilden. Eine Ausnahme bilden vielleicht Moltkes „Briefe aus der Türkei". Willkommen sein dürften die Aufzeichnungen der Frau v. Prince, Frau v. Eckenbrecher und auch der Frau Karow: „Wo einst der Fuß des Kriegers trat". Gerade auf diesem Gebiet habe ich aber den Eindruck, als ob der „Nassau"-Bibliothek manches einverleibt sein könnte, was über den Horizont der Leser hinausgeht.

Auch die Kolonialliteratur wird der Sichtung bedürfen. Die ethnographischen Veröffentlichungen von Weule — „Rundschau" 1908, Seite 1484 — halte ich z. B. für ungeeignet, ebenso die vielfachen Streitfragen über den kulturellen Wert der Negerbevölkerung u. a. m. Gut sind dagegen die Sachen von Dominik, Fonk usw.

Für fremdsprachige Sachen werden die Mannschaften der Schlachtflotte kaum Verwendung haben, hier ist bei der „Nassau"-Bücherei wohl auch mehr an das Bedürfnis der Offiziere gedacht. Einige elementare Bücher dieser Art erscheinen erwünscht für die Fortbildung der Kapitulanten, für die auch das gesamte Material an Bürgerkunde, Einführung in die verschiedenen Beamtenberufe usw. am Platze ist. Freilich wird das Bordkommando den Leuten kaum die nötige Muße bieten, und sie werden mit derartigen Studien warten, bis ihnen der stillere Platz in der Kaserne winkt.

Wenn der Aufsatz über die „Nassau"-Bücherei bei der Kriegs- und Marine-Literatur von Rittmeyer, Kirchhoff und insbesondere von Mahan redet, so dürfte auch hier an den für die Offiziere bestimmten Anteil der Bibliothek gedacht sein. Mit Mahan dürfte auch ein sehr intelligenter älterer Unteroffizier schwerlich etwas anzufangen wissen. Endlich muß im Hinblick auf den „Nassau"-Aufsatz über Reinhold Werners Bücher trotz des „de mortuis" ein Wort gestattet sein. Werner hat nur ein wirklich gutes Buch geschrieben, das „Buch von der Deutschen Flotte".

Zum Schluß noch eins über die umfassenden „Werke", z. B. naturwissenschaftlichen Inhalts, die in der „Nassau"-Bücherei vermißt werden. Ich kenne die dienstlichen und vor allem die räumlichen Verhältnisse der Schlachtflotte nicht genau genug, gleichwohl kann ich mir nicht vorstellen, daß für so große Sachen, wie z. B.

Digitized by Google

den Brehm oder Schilling, Gelegenheit zur Benutzung vorhanden sein sollte. Soweit die Mannschaften in Betracht kommen, werden nur Sachen geringeren Umfanges und im übrigen kleinen Formats am Platze sein, die, wenn sie ausgeliehen werden, in der Kleiderkiste ihren Platz finden können. Hier treffen z. B. die mehrfach erwähnte Soldatenbücherei, Meyers Volksbücher und die Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" das Richtige; daß hier der Druck etwas größer sein könnte, wird bei den jungen Augen der Leute noch nicht so sehr ins Gewicht fallen. — Bietet im übrigen der Bibliotheksraum an Bord Platz für die großen Nachschlagewerke, so soll die Nützlichkeit ihres Vorhandenseins gewiß nicht in Abrede gestellt werden. —

Über die Benutzung der Büchereien meine Ansicht zu äußern, steht mir nicht an; ich möchte aber doch an einen sehr guten Aufsatz erinnern, der über diesen Gegenstand vor einiger Zeit im „Militär-Wochenblatt" veröffentlicht war. Der Verfasser dieses Aufsatzes, irre ich nicht, ein Kompagniechef, wollte in dieser Beziehung die allergrößte Freiheit walten lassen. Selbst wenn einmal ein Buch aus geringer Unachtsamkeit beschädigt worden oder selbst verloren gegangen war, wollte er den Hinweis auf die Disziplinarstrafgewalt ausgeschaltet wissen, und mir schien das mit Rücksicht auf die ungünstigen Aufbewahrungsräume, die den Leuten zur Verfügung stehen, nur ein richtiger Gedanke. Wenn die Bücherei ein Weg zum Herzen der Leute sein soll, so müssen jedenfalls alle Dornen und Widerhaken von diesem Wege sorglich fern gehalten werden. Läßt man die Leute in dieser Richtung gewähren, so eröffnet sich jedenfalls ein sehr geeigneter Weg, sie kennen zu lernen und beispielsweise ausfindig zu machen, wenn in einem vielleicht schüchternen und scheinbar ungewandten Rekruten das Zeug zu einem sehr brauchbaren Unteroffizier für die mannigfachen Schreibstuben der militärischen Hierarchie verborgen ist.

Jedenfalls halte ich dafür, daß gerade in der Gegenwart, wo vom Verlassen der Schule bis zum Eintritt in das Heer so viele schlimme Einflüsse auf das einstige Rekrutenmaterial einwirken, die Mannschaftsbücherei ein wichtiges und wertvolles Mittel ist, die Geister wieder zu reinigen und an gesundere Kost zu gewöhnen. Gehen sie nur nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst an die sie dann von neuem umdrängenden Irrlehren mit größerer Kritik heran, erinnern sie sich gern an das, was ihnen in der knappe Muße der Soldatenzeit von wohlwollenden Vorgesetzten an geistiger Nahrung geboten wurde, so ist schon sehr viel gewonnen, und das in die Mannschaftsbüchereien gesteckte Kapital wird reiche Zinsen tragen.

P. Koch.

Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, mit Berücksichtigung der Seetaktik. Von A. Stenzel. Vierter Teil.

Der dritte Teil von Stenzels Seekriegsgeschichte hatte mit dem großen nordischen Kriege und dem gleichzeitig stattfindenden spanischen Erbfolgekriege geschlossen. Der nun erschienene vierte Band enthält den Zeitraum von 1715 bis 1849, einen Abschnitt also, der die bedeutendsten Kämpfe zur See umschließt. Im Vorwort wird vom Bearbeiter darauf hingewiesen, daß einzelne Episoden trotz ihrer Wichtigkeit etwas kurz behandelt worden sind, so z. B. die Darstellung des Seekrieges gegen die französische Republik; zum Teil hat die begrenzte Ausdehnung des Werkes eine solche Beschränkung notwendig gemacht, zum anderen Teil ist die Eigenart seiner Entstehung und der geringe Umfang der gerade über diese neueren Ereignisse vorgefundenen Stenzelschen Aufzeichnungen an den Kürzungen Schuld gewesen. Der Bearbeiter hat geglaubt, u. a. diese wichtige Epoche der ersten Nelson-Periode in

Digitized by Google

Nebendingen nicht besonders ausführlich behandeln zu sollen, weil gerade sie bereits durch fremde Schriftsteller, die zum Teil ins Deutsche übersetzt sind, wiederholt und eingehend bearbeitet worden ist.

Absichtlich ist auch die Landkriegsgeschichte der Napoleonischen Zeit nur flüchtig angedeutet worden, da sie, soweit zum Verständnis des hier Behandelten erforderlich, als hinreichend bekannt vorausgesetzt wird. Vielleicht hätten für manche Leser, denen es mehr auf den großen Überblick ankommt, die Kapitel über die russisch-schwedischen Kriege 1788 bis 1790 und 1808 bis 1809, ebenso über einige andere Nebenkriege, etwas minder ausführlich gefaßt sein können.

Das Buch beginnt mit den Ereignissen, die den ein halbes Jahrhundert umschließenden Zeitraum nach dem Frieden von Utrecht ausfüllen; sie enthalten wenig Bedeutsames, sollten jedoch der Vollständigkeit halber nicht ganz übergangen werden. Als Beispiel für den schlaffen Geist jener Epoche wird die Schlacht bei Toulon (1744) im österreichischen Erbfolgekriege näher besprochen. Der Mangel an großen politischen Aufgaben hat auch den militärischen Sinn verkümmern lassen. „In der 40 Jahre währenden Zeit seit der Schlacht von Malaga, in der auch für einen großen Teil der englischen Flotte Friedensverhältnisse geherrscht hatten, war natürlich zu praktischer, taktischer und Gefechtsausbildung keine Gelegenheit gewesen, und sich theoretisch mit Taktik zu beschäftigen, daran dachte vor allem in dem stets wenig wissenschaftlichen und gering systematischen England niemand. Ein Vorkämpfer solchen Vorgehens würde nur verlacht worden sein; man glaubte allgemein, daß im Gefecht lediglich überlegene Seemannschaft und Ausbildung in Artillerie sowie bessere Feuerordnungen den Ausschlag geben würden. Und ebenso stand es mit den Anschauungen über Strategie, wenn man überhaupt darüber nachdachte. Die Ausbildung war bei dem mangelhaften Offizierkorps und den meistens gepreßten Mannschaften keine gute mehr; das Befehls- und Signalsystem war äußerst mangelhaft. Die sanitären Verhältnisse an Bord waren die denkbar schlechtesten." — Wie grauenvoll übrigens auch später noch die gesundheitlichen Zustände an Bord gewesen sind, wie lähmend sie auf den Geist der Besatzungen eingewirkt haben müssen, erfahren wir gleich darauf aus der Feststellung, daß im Siebenjährigen (See-) Kriege nur rund 1500 Matrosen und Seesoldaten im Gefecht gefallen sind, weit über 100 000 dagegen an Krankheiten starben.

Der bekannte Mißerfolg des Admirals Byng in der Schlacht bei Port Mahon (1756) und die hierauf folgende Verurteilung des englischen Führers zum Tode bedeuten gewissermaßen einen Abschluß jener Periode des Tiefstandes. Der gleich darauf einsetzende große Siebenjährige Krieg sollte die „schlummernden Kräfte von neuem gelegentlich zu etwas frischeren und kraftvolleren Taten auslösen, bis mit Eintritt der Nelson-Zeit wieder entscheidende Schläge zur See ausgeführt werden".

Hawke war es, der zuerst mit den veralteten Überlieferungen brach und einen neuen Geist weckte. „Haben Sie das Glück, den Feind in Sicht zu bekommen, so gehen Sie nur so nahe als möglich an ihn heran, auf Gewehrschußweite; so allein kann ein Gefecht bestimmt entschieden werden", so war eine seiner Äußerungen. Eine neue Taktik hat er nicht geschaffen, Charakter und Gesinnung waren die Quellen seiner Erfolge. In der Quiberon-Bai lieferte er sein Meisterstück; es ist vielleicht eine der schönsten Seeschlachten überhaupt, die geschlagen worden sind, auch für den Nichtfachmann in höchstem Maße dramatisch und fesselnd. In den »Types of Naval Officers« ist sie am besten nachzulesen. „Hawke", so heißt es im Stenzelschen Werk, „brach zuerst den Bann, der bis dahin seit Ruyter alle förmlich gefesselt hielt." „Er wagte es, voller Überzeugung, daß der Augenblick voll erfaßt und der Feind so weit wie möglich vernichtet werden müsse, um die Invasion unausführbar zu machen, — er wagte es, auf eine unbekannte, nahe und sehr gefährliche Leeküste am späten Nach-

Digitized by Google

mittage im November, bei sehr stürmischem Wetter und starkem Seegang zuzusteuern und dort seinen Gegner in Einzelkämpfen anzugreifen."

Bei der Gesamtbesprechung des Siebenjährigen Krieges weist der Verfasser darauf hin, wie eigentlich bis in die neueste Zeit hinein die Bedeutung der seekriegerischen Ereignisse jener Epoche in Deutschland kaum erfaßt worden ist. Er erläutert ferner in Anlehnung an die Ausführungen des Admirals Frhr. v. Maltzahn, wie durch das innere und äußere Wachstum der Kolonien die Beherrschung der verbindenden Meeresteile immer ausschlaggebender wird, wie an den Hauptkriegsschauplatz in den europäischen Gewässern überseeische Nebenkriegsschauplätze sich angliedern; „zwischen beiden aber mußte die Seeherrschaft die Brücke schlagen, da von der Verbindung mit der Kraftquelle der Heimat die Widerstandskraft draußen wesentlich abhängt". „Der Seekrieg hatte sich seine Stellung neben dem Landkrieg erobert, er trat nicht nur als Hilfsorgan des letzteren hervor, wie noch im spanischen Erbfolgekriege, sondern er wurde Selbstzweck, ja Hauptzweck, und der Landkrieg, ohne den schließlich im allgemeinen ein Krieg nicht zu Ende durchgeführt werden kann, trat umgekehrt in den Dienst des Seekrieges als dessen Hilfsorgan. Aber diese Binsenweisheit hatte man nur in England erfaßt; . . . die kostspieligen Flotten erschienen den meisten übrigen Staaten immer noch als ein notwendiges Übel."

Der nun folgende russisch-schwedische Krieg von 1788 bis 1790 hat vielleicht für Rußland dadurch Bedeutung gehabt, daß es sich allmählich an die Rolle einer Seemacht gewöhnte. Große Begebenheiten enthält er nicht. „Die Seeschlachten sind kaum über die erste Form der Einleitung hinausgekommen; beide Teile vermieden es stets, im ernsten Nahkampf endgültig die Entscheidung herbeizuführen."

Die seekriegsgeschichtlichen Ereignisse, die der nordamerikanische Unabhängigkeitskrieg gezeitigt hat, spielen sich dann, wie wir wissen, vorwiegend in Westindien, zum Teil in Ostindien und den europäischen Gewässern ab. Sie sind der Beginn des großen Ringens zwischen Frankreich und England um die Vormachtstellung und beanspruchen auch vom weltgeschichtlichen Standpunkte Interesse. Der Kriegführung prägen die Namen von Rodney auf englischer, Suffren auf französischer Seite den Stempel auf. Der zweiten Schlacht von Dominika (12. April 1782) wird besondere Bedeutung beigemessen, nicht nur des bekannten Rodneyschen Durchbruchsmanövers wegen, sondern vor allem wegen der allgemeinen Folgen. „War somit der taktische Erfolg in der Schlacht von Dominika unvollkommen, und waren auch die strategischen Folgen durch ungenügende Ausnutzung des Sieges nicht bedeutend, so war der politische Einfluß ein gewaltiger. Englands Ruf als erste Seemacht war schon sehr in die Brüche gegangen; die vielen unentschiedenen Schlachten hatten gezeigt, daß es durchaus nicht mehr Herrin der Ozeane sei; die Stimmung im englischen Volke und demgemäß in der Regierung war bereits sehr mißmutig geworden; Irland war wieder unruhig; man wollte schon Frieden fast um jeden Preis, weil Neu-England doch verloren war. Da richtete die Nachricht vom Siege bei Dominika alles wieder auf: in England herrschte wieder Zutrauen zu den hölzernen Wällen und Albions berufener Allmacht zur See. . . . Es läßt sich daher behaupten, daß Dominika politisch-geschichtlich größeren Einfluß ausgeübt hat, als später Trafalgar, das zwar strategisch-taktisch weit höher steht, aber mehr die Krönung des Gebäudes darstellte, während hier zu Englands Weltmachtstellung von neuem erst der Grundstein gelegt wurde." Wenn Englands Strategie in jener Zeit noch nicht auf der Höhe stand, so haben nicht nur Mängel der militärischen Führung zur See, sondern auch hineinspielende parteipolitische Verhältnisse die Schuld daran gehabt.

In den folgenden großen Jahren, den Kriegen gegen die französische Republik und das Kaiserreich, hat dann den überragenden Persönlichkeiten der britischen Admirale eine ebenbürtige Leitung der englischen Politik zur Seite gestanden; das Zusammenwirken

Digitized by Google

beider Kräfte hat England damals auf seine Höhe geführt. — Es folgen die bekannten Ereignisse: der Erfolg von Howe am »glorious First of June«, 1794, Admiral Jervis Sieg bei St. Vincent am 14. Februar 1797 mit dem berühmten selbständigen Eingreifen Nelsons, dann Nelsons Schlachten selbst. Ihren Schilderungen ist nichts hinzuzufügen. Der Persönlichkeit Nelsons ist ein besonderer Abschnitt gewidmet. „Wo es auch war, ob auf dem weiten Gebiet des Nordatlantischen Ozeans oder dem politisch mannigfaltigen Mittelmeer oder in dem eng begrenzten kleinen Gebiet der Ostsee, immer zeigt ihm sein Genius den richtigen Weg und stets weiß er, trotz aller Irrungen, in die sein Feuergeist ihn immer wieder von neuem hineintreibt, den Nagel auf den Kopf zu treffen. Immer leitet ihn der Grundgedanke, den Gegner baldmöglichst aufzusuchen und mit entschiedenen Schlägen zu vernichten. Nicht feinsinniges taktisches Vorgehen verschaffte ihm allein seine großen Erfolge, sondern das auf der Erkenntnis der Schwäche seiner Gegner gegründete und durch nichts aufzuhaltende wagemutige Draufgehen, dem alle folgten." — Wen es interessiert, etwas mehr von dem Geist zu erfahren, der um jene Zeit in der englischen Flotte lebte, sollte es nicht verabsäumen, die veröffentlichten „Briefe und Memoiren Admiral Collingwoods" zu lesen, die nicht so bekannt sind, wie sie es verdienten.

Der vorliegende Band enthält dann noch die Kriege der Türkei 1821 bis 1840, im besonderen die Schlacht bei Navarino 1827, den deutsch-dänischen Krieg 1848 bis 1850 mit dem Treffen bei Eckernförde, schildert hierauf die ersten Versuche zur Gründung einer deutschen und preußischen Marine und schließt mit der denkwürdigen Warnung Lord Palmerstons, „daß jene, die deutschen Reichsflaggen in der Nordsee führenden Dampfschiffe, wenn sie nicht von einer vorhandenen Regierung als unter ihrer Botmäßigkeit fahrend anerkannt würden, alsdann der Gefahr ausgesetzt wären, als Piraten behandelt zu werden." „Die Deutschen mögen den Boden pflügen, mit den Wolken segeln oder Luftschlösser bauen, aber nie seit dem Anfang der Zeiten hatten sie den Genius, das Weltmeer zu durchmessen oder die hohe See oder auch nur die engen Gewässer zu befahren."

E. E. Sch.

Nachtrag zu der Mitteilung im 7. Hefte S. 931 ff.: „Ein Versuch König Friedrichs I. von Preußen zur Schaffung einer Verteidigungsflotte".

Das Königliche Staatsarchiv in Königsberg i. Pr. hatte die Güte, als Ergebnis der auf meine Bitte veranlaßten Nachforschungen mir ein Aktenstück „Etats-Ministerium 127 a 1683—1701, wegen einiger Defensionsschiffe" zugänglich zu machen, das die schon bekanntgegebenen Akten ergänzt.

Über den Anlaß, der den König die Anregung zum Bau von Defensionsschiffen erteilen ließ, enthalten die Kabinettsschreiben vom 27. April 1701 „ . . . weil nun die gegenwärtige Conjunctur dergestalt beschaffen, daß man wieder der oft entstehender schleuniger und unbewußter Zufälle sich fast nicht genug praecautioniren kann, Wir auch dannachher in Unserem dortigen Königreich Preußen gern auch dergleichen defensions Schiffe ausgeführet sehen mögten . . . " und vom 30. Mai: „ . . . weilen die Sachen sich abermahl zu einem sehr großen Kriege, bey welchem fast alle See-Puissancen mit impliciret werden dörften, sich anlaßen, auch in der Ostsee selbst das Commercium unsicher zu werden beginnet." Es mögen die Vorboten des spanischen Erbfolgekrieges sich bemerkbar gemacht haben, im Norden hatte der Krieg Karls XII. von Schweden gegen Rußland begonnen.

Digitized by Google

Auch die Reinschrift der Eingabe des Königsberger Rates an den König, aus dessen Entwurf Herr Dr. Seraphim mir gütigst den Auszug mitteilte, befindet sich in dem Aktenstück, das sonst Neues zur Sache nicht bietet.

Vorgeheftet ist dem Aktenstück ein in keinem inneren Zusammenhange mit ihm stehender Bericht des Leonhardt von Grinsven vom 4. Mai 1683 an den Großen Kurfürsten aus Königsberg oder Pillau. Grinsven bezeichnet sich als durch „dero Rath und Über Schiffs-Directeur Benjamin Raule" beauftragt: „die in der Pillauer Rinne angefangenen und auf der Werft stehenden Kriegschiffe eiligst durch die Königsberger Zimmerleuthe vorfertigen zu lassen, damit Ihre Churf. Durchl. derselben auf alle nöthigen Fälle schleunigst gebrauchen kann". Die Räte der drei Städte Königsberg weigerten sich, die Zimmerleute ohne besondere kurfürstliche Verfügung zu stellen, um deren Erlaß Grinsven untertänigst bittet.

Also ein Beitrag zur Geschichte der Marine des Großen Kurfürsten, von dem R. Schück: „Brandenburg-Preußens Kolonial-Politik", Leipzig 1889, nichts erwähnt.

Meuß, Kapitän zur See z. D.,
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.

Berichtigungen zu dem Artikel „The Naval Annual 1911"

(Augustheft 1911, S. 1048ff.).

1. S. 1048. Die beiden letzten Zeilen von S. 1049 gehören auf S. 1048.
2. S. 1049. Zeile 16 von oben: statt „sei" setze „ist".
3. S. 1050. Zeile 14 von oben: statt „von" setze „vor".

Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Dr. Karl Güldenagel: **Verfolgung und Rechtsfolgen des Blockadebruchs.** Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht, herausgegeben von Zorn und Stier-Somlo. Band VIII, Heft 1. — Tübingen 1911. J. C. B. Mohr. XI und 87 Seiten. — Preis 3 *M*, im Abonnement 2,40 *M*.

Die Schrift behandelt ein dunkles und sehr bestrittenes Gebiet des Seerechts, das der Blockadebruchsfolgen, die der Verfasser kurz definiert als „diejenigen, Personen oder Sachen treffenden Übel, welche von dem Blockierer dem eine Blockade brechenden Neutralen in einem formellen Verfahren, dem Prisenprozeß, auferlegt werden". Zunächst wird der Blockadebruch erörtert, seine Voraussetzungen (hierbei die bekannten Fragen der Effektivität, der Lokalisation der Blockade, der Einheitlichkeit der Reise, der General- und Spezial-Notifikation), die objektiven und subjektiven Tatbestandsmomente, die besonderen Fälle des Blockadebruchs, die Gründe, welche ihn ausschließen, seine Beendigung. Es folgt eine Darstellung des gegen den Blockadebrecher gerichteten Verfahrens (sog. formelle Blockadebruchsfolge), des polizeilichen Vorverfahrens wie des formellen Prisenverfahrens nebst einer Darstellung der Prisengerichtsverfassung und des Verfahrens vor dem Haager Prisenhof. Endlich werden die materiellen Blockadebruchsfolgen besprochen, die das Urteil des Prisengerichts gegen Schiff oder Ladung oder beides (früher auch gegen die Person) verhängt. Die Frage, welche Folgen das Prisengericht im einzelnen Falle auszusprechen hat, bildet den Kern der Abhandlung. Die bestehenden Theorien werden ausführlich besprochen und kritisiert. Der Verfasser vertritt die Theorie der Blockadesicherung, indem er die Blockade als die „völkerrechtlich sanktionierte, in ihrer Ordnung durch das Blockadegeschwader polizeilich geschützte Seeverkehrssperre" ansieht. Auf Grund dieser Theorien und dieser Leitgedanken werden die Folgen des Blockadebruchs für die einzelnen Fälle entwickelt.

Der klaffende Widerspruch, der zwischen der kontinentalen und den englisch-amerikanischen Ansichten über Hauptpunkte des Blockaderechts sowohl in der Theorie wie in der Praxis besteht, führt mit Notwendigkeit zu einer gewissen Zersplitterung in den Darlegungen der Broschüre. Für deutsche Verhältnisse gewinnt die Abhandlung durch die stete Anführung heimischen Rechts und heimischer Praxis. B.

Reventlow, Graf E.: **Großbritannien, Deutschland und die Londoner Deklaration.** Marinepolitische Stimmungsbilder und Untersuchungen. 1911. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 1,25 *M*.

Die Londoner Deklaration ist in Deutschland ungefähr ebenso unbeachtet geblieben, wie sie in England die allgemeinste Aufmerksamkeit in Anspruch genommen hat. Die Fragen eines möglichen Krieges begegnen eben in England viel ernsterer Beachtung und Prüfung in der öffentlichen Meinung als bei uns, wo das Interesse durch so viele Gegenstände der inneren Politik und sonstige Angelegenheiten nahezu absorbiert wird. Englands Lage im Kriege ist wegen der Abhängigkeit des Landes von der Lebensmittelzufuhr jedenfalls äußerst ernst; daß gerade diese Frage für uns nicht die gleiche Bedeutung hat, stellt der Verfasser obiger Untersuchungen als erwiesen hin, man wird ihm aber darin u. a. nach an dieser Stelle besprochenen

Digitized by Google

Schriften recht geben können. Anderseits ist unsere Belegenheit zu den überseeischen Verkehrswegen sehr viel ungünstiger, und die Annahme, daß die niederländischen Häfen im Kriegsfalle für uns die Rolle der Ein- und Ausfuhrhäfen übernehmen würden, darf als eitel angesehen werden. Man wird bei einer Mine, die ein neutrales Handelsschiff zum Sinken bringt, nicht feststellen können, wer sie gelegt hat. Sind sonach die Fragen des Seeverkehrs, die durch die Londoner Deklaration für den Kriegsfall geregelt werden sollten, auch für uns von höchster Wichtigkeit, so wird man doch auch darin dem Verfasser zustimmen dürfen, daß solche Akte im Kriege nur so lange Bedeutung haben, als sie den kriegerischen Maßnahmen nicht im Wege sind. Immerhin würde ihre Verletzung unter Umständen für den Neutralen einen erwünschten Anlaß bieten können, gegen den Störer seiner Interessen Gegenmaßregeln zu ergreifen, und insofern wohnt diesen völkerrechtlichen Abmachungen keineswegs nur papierne Bedeutung bei. Es erscheint als ein Verdienst des Verfassers, daß er den ebenso wichtigen wie spröden Stoff in seiner Schrift für politisch interessierte Leser mundgerecht gemacht hat. Wird man ihm auch vielleicht nicht überall folgen können, so wird man doch seine Arbeit mit dem Bewußtsein aus der Hand legen, daß ihr Studium zur Erweiterung des Gesichtskreises und zur Klärung der Ansichten in einer recht wichtigen Frage beigetragen hat.

Der diplomatische Ursprung des Krieges 1870/71. Gesammelte Urkunden, herausgegeben vom französischen Ministerium des Auswärtigen. 1. und 2. Band vom 24. Dezember 1863 bis zum 9. Mai 1864. — Erschienen bei der Verlagsanstalt für Literatur und Kunst in Berlin.

Am 9. März 1907 befahl der Präsident der französischen Republik auf Vorschlag des Ministers des Auswärtigen die Einsetzung einer Kommission, welche die auf die politische und diplomatische Geschichte der Ereignisse von 1870/71 bezüglichen Dokumente sammeln und veröffentlichen sollte. Es handelte sich hierbei darum, erstens in die bisher noch lückenhafte Kenntnis der Dinge die notwendige Klarheit zu bringen und sodann dadurch die Rolle und Verantwortlichkeit eines jeden festzustellen, der an der Vorbereitung und Erklärung dieses in seinen Folgen so unberechenbar bedeutungsvollen Krieges teilgenommen hatte. Es liegt auf der Hand, daß eine solche Untersuchung auch für den deutschen Leser von höchstem Interesse ist. Die beiden ersten Bände, die bis jetzt in deutscher Übersetzung vorliegen — Übersetzer Th. J. Plange in Paris — behandeln das Vorspiel der schleswig-holsteinischen Frage. Es ist dies jene Zeit, in der Preußen und Österreich zum letzten Male gemeinsame deutsche Bundespolitik trieben, während man nur darauf wartete, daß sie „wieder den hergebrachten Weg ihrer politischen Gegnerschaft betreten" würden. Bismarck, der außer mit der Gegnerschaft im Lande auch mit den bei Hofe maßgebenden Persönlichkeiten zu rechnen hatte, erklärte es „für die albernste Politik, die Deutschland einschlagen könnte, ein neues Großherzogtum errichten zu helfen" und damit in Krieg und Frieden den preußischen Bestrebungen eine neue Gegnerschaft zu bereiten. Die vielen kleinen Regierungen, „die viel zu schwach sind, als daß sie eine feste und vernünftige Politik verfolgen könnten", waren keineswegs dem Gedanken abgeneigt, „sich in dieser Zeit der Prüfung das Wohlwollen und den Schutz der Regierung des Kaisers — der Franzosen natürlich — zu gewinnen, und dieser unterließ nicht, an maßgebender Stelle wissen zu lassen, daß Preußens und Österreichs Entschluß, die Frage mit Waffengewalt zu lösen, „einen sehr peinlichen Eindruck gemacht habe". Für die Marine spielt in diese Zeit die Erweiterung des Jadegebietes hinein, hinter der man zwar keine neuen Pläne vermutete, von der man aber erwartete, daß sie „in Deutschland ungeheures Aufsehen erregen und in Hannover die lebhafteste Unzufriedenheit hervorrufen werde".

Digitized by Google

Wie die vorstehenden Proben erweisen, darf man in den beiden Bänden keine Unterhaltungslektüre suchen, es erfordert auch eine gewisse Aufmerksamkeit, in der Fülle der Urkunden, die nicht immer die knappste und klarste Ausdrucksweise wählten, den roten Faden zu finden. Mit voller Deutlichkeit aber geht daraus die Schwierigkeit der Rolle dessen hervor, „der die Politik des Deutschen Reiches zum größten Teil inspiriert, geleitet und zum Triumph geführt hat", und gleichzeitig erhellt, daß Preußen seine Aufgabe nimmer hätte durchführen können, wenn nicht die leitenden Staatsmänner ohne Scheu vor dem Konflikt die Waffen für den kommenden Kampf bereit gestellt und geschärft hätten. Hierdurch ist das Buch auch für die Gegenwart von höchstem Interesse, und es erscheint erwünscht, daß ein jeder, der an der heutigen politischen Entwicklung Anteil nimmt, auch von der hier vorliegenden Urkundensammlung Kenntnis nehme.

Bismarck. Sein Leben und sein Werk. Von Gottlob Egelhaaf. Stuttgart, Carl Krabbes Verlag, Erich Gußmann 1911. — Preis geh. 7,50 ℳ, geb. in Leinen 9 ℳ, geb. in Leder 10 ℳ.

Die Tage Bismarcks liegen hinter uns; sein Werk gehört der Geschichte an. Anderseits stehen wir auf den von ihm geschaffenen Fundamenten, und es ist für den, der die Gegenwart richtig verstehen will, notwendig, sich mit den Kämpfen und Verwicklungen vertraut zu machen, aus denen die gegenwärtigen Zustände hervorgegangen sind. Aus dieser Erwägung erscheint es als ein richtiger Gedanke, wenn trotz der vorhandenen umfangreichen Bismarck-Literatur noch jetzt das oben genannte Buch veröffentlicht wurde, das besonders eingehend diesem Werdegang gewidmet ist. — Es wird zu allen Zeiten die höchste Bewunderung wachrufen, wie König Wilhelm und Bismarck zueinander standen, als zeitweise selbst der Erfolg gegen sie zu sprechen schien und nirgends die „öffentliche Meinung" zu erkennen vermochte, wohin dieser Kurs gerichtet und wie festen und sicheren Händen das Steuer des Staatsschiffes anvertraut war. Auch Bismarcks Mitarbeit nach seinem Abgange von Friedrichsruh aus bleibt für immer ein lehrreiches Kapitel deutscher Geschichte, und sie läßt ihn bis zum Schlusse seines reichen Lebens als wertvollen Helfer an der Entwicklung der Ereignisse erscheinen. Der Verfasser sagt in seiner Vorrede, daß dieses Buch und besonders einzelne Teile mit seinem Herzblut geschrieben seien. Jedenfalls geht durch das Ganze ein schöner, herzenswarmer Zug der Bewunderung und Verehrung, die, ohne daß die historische Treue darunter leidet, den Leser fesselt und mit sich reißt. Das in seinem Texte 430 Seiten umfassende Werk stellt an die Zeit des Lesers keine zu großen Anforderungen. Es wird insbesondere auch zur Beschaffung für die Büchereien der Marineschule und der Schulschiffe zu empfehlen sein.

Karl Andree's Geographie des Welthandels. Vollständig neu bearbeitet von einer Anzahl von Fachmännern und herausgegeben von Dr. Franz Heiderich, Professor an der Export- und an der Konsular-Akademie in Wien und Dr. Robert Sieger, Professor an der Universität in Graz. Eine wirtschafts-geographische Schilderung der Erde. Erster Band. — Verlag von Heinrich Keller, Frankfurt a. M. — (Das Werk wird in 3 Bänden, jeder Band zu etwa 40—55 Bogen und zum Preise von 10 ℳ bis 15 ℳ vollständig sein.)

Die „Geographie des Welthandels" behandelt in Einzelkapiteln, die sämtlich aus berufensten Federn stammen, alle dieses große Gebiet umfassende Fragen. Der vorliegende Band erläutert zunächst den Begriff der Wirtschaftsgeographie in ihrer Bedingtheit durch Lage und Raum, durch den Aufbau des Bodens, das Klima, die Ausstattung der Landschaft und ihre Kultur, auf der sodann Gewerbe und Industrie,

Digitized by Google

Handel und Verkehr sich aufbauen. Weiter behandelt das Buch die Elemente des Verkehrs, die Waren und das Geld und die Organisationen des Handels in dem Warenhandel, dem Bankgeschäft und den Einrichtungen des Marktes. Ein sehr interessantes Kapitel bildet die Entwicklung des Handels bei den Naturvölkern, von dem stummen Handel der Vedda auf Ceylon zu den Handelszügen der Haussa, und wichtiges Material enthält der Abschnitt über die Hygiene im Weltverkehr, in welchem insbesondere die diesen Verkehr bedrohenden Krankheiten wie das gelbe Fieber, die Malaria, die Pest und Dysenterie in ihren Symptomen und Verhütungsmaßnahmen erörtert sind. Nach dieser umfangreichen Einleitung geht das Werk zu den in sich abgeschlossenen Handelsgebieten des europäischen Kontinents über. Rund 150 Seiten sind den einzelnen geographisch getrennten Gebieten des Deutschen Reiches, wie z. B. den Alpenländern, dem Gebiete des Rheinstromes und dem norddeutschen Tiefland und ihrer gewerblichen Betätigung gewidmet. Es folgen Österreich, Ungarn, die Schweiz, Frankreich, Belgien, die Niederlande und England und weiter die skandinavischen Länder. Den Abschluß bildet Rußland, womit dann die Schilderung nach Asien übergreift. In den Folgebänden gelangen die europäischen Halbinseln, Afrika, die beiden Indien, Ostasien, Australien und die verschiedenen Wirtschaftsgebiete Amerikas zur Darstellung. Der dritte Band wird die geographische Verbreitung der wichtigsten Handelsobjekte, einen vergleichenden Gesamtüberblick des Weltverkehrs und Welthandels und eine Erläuterung zu den Isochronenkarten des Weltverkehrs umfassen. So bietet das groß angelegte Werk Gelegenheit, die sämtlichen für den Welthandel und Weltverkehr bedeutsamen Gesichtspunkte eingehend zu studieren, womit nicht gesagt sein soll, daß für Einzelfragen nicht aus Einzeldarstellungen noch eingehendere Erkenntnis gewonnen werden kann und daß hier unter Umständen, insbesondere in den Zahlen, die in dem Werk gebotene Gesamtübersicht nicht überall die neueste Entwicklung umfassen konnte. Insbesondere die Verwaltungsbeamten der Marine und weiterhin die an ihren politischen Aufgaben interessierten Kreise sollten sich die hier gebotene Gelegenheit, ihren Gesichtskreis zu erweitern und von einem höheren Standpunkt zu erfassen, nicht entgehen lassen.

C. Forch: **Kayser's Physik des Meeres.** 2. Auflage nebst einem Beitrag über die leuchtenden Meeresorganismen von P. Zenetti. Mit 39 Textfiguren. — Paderborn, Verlag von Ferdinand Schöningh. 1911. 384 Seiten 8°. — Preis broschiert 6,40 ℳ.

1873 hatte Dr. J. Kayser auf Grund einer Reihe von Vorträgen eine Physik des Meeres herausgegeben, die viel Anklang fand, obschon gerade nach Erscheinen des Buches das Zeitalter der großen Tiefsee-Expeditionen einsetzte und neben wesentlich neuem Material auch neue Anschauungen brachte. Eine Neuauflage heute, nach nahezu 40 Jahren, ist bei dieser Sachlage einem neuen Werke so gut wie gleich zu rechnen, und in der Tat muß Forchs Leistung auch so veranschlagt werden. Ein mit den Grundlagen der Physik und Chemie wohl vertrauter Forscher, der noch dazu durch seine amtliche Tätigkeit sich der instrumentellen Seite der Meeresforschung zu widmen nicht selten in der Lage ist und sich schon durch seine Teilnahme an der modernen Konstantenbestimmung des Seewesens 1900 auf dem ozeanographischem Gebiete verdient gemacht hat, nimmt in klaren, abgerundeten Ausführungen Stellung zu den verschiedenen Problemen aus der Physik und Chemie des Meeres. Zweifellos lag für eine derartige Darstellung ein Bedürfnis vor, nachdem bisher in der Ozeanographie, von ihrer biologischen Seite abgesehen, hauptsächlich die Geographen das Wort ergriffen hatten. In Forchs Physik des Meeres werden die räumlichen Verhältnisse nur nebenbei erörtert; wo sie erwähnt sind, geschieht es meist im Anschluß an Krümmel. Manchmal scheint diese geographische Grundlage etwas gar zu sehr beiseite

Digitized by Google

geschoben, so z. B. bei den Strömungen, die Kayser in der 1. Auflage immerhin einigermaßen beschrieben hatte.

Aber das Wesentliche bleibt die Stellungnahme des exakten Naturforschers zu den theoretischen Grundlagen der Physik des Meeres, und da hat Referent das Buch mit größtem Nutzen gelesen und viele Anregungen daraus geschöpft; besonders gelungen scheinen die Abschnitte über Druck, Diffusion usw., über Wasserfarbe und Wellenbewegung. Mit Interesse nimmt man von Forchs Urteil über die Projekte zur technischen Ausnutzung des Tidenhubes Kenntnis.

Die Ausführungen des Verfassers über die heutigen Theorien der Meeresströmungen knüpfen begreiflicherweise in weitgehendem Maße, aber vielleicht doch etwas zu sehr an die Ekmanschen Arbeiten an; dem Referenten will scheinen, als ob dabei neben den gezwungenen Triftströmen die freien Strömungen, die Ausgleichs- oder Kompensationsströmungen u. a. m. zu kurz gekommen sind.

Das von Zenetti beigefügte Kapitel über die leuchtenden Meeresorganismen nimmt sich etwas fremdartig in seiner Umgebung aus und ist wohl nur aus Pietät im Hinblick auf die von Kayser s. Z. in der 1. Auflage beigesteuerten Ausführungen über das Meeresleuchten neu geschrieben.

Schon deshalb, weil innerhalb der Kaiserlichen Marine praktische Tiefseeforschung von den zwei neuen Vermessungsschiffen in erheblichem Maße betrieben wird, darf Forchs Arbeit auch an dieser Stelle warm empfohlen werden als ein selbständiger neuer Führer für den physikalisch-chemischen Teil der Ozeanographie. G. Sch.

Die Beschwerdeordnungen für das Heer (einschl. für das bayerische Heer und für die Schutztruppen) **und für die Kaiserliche Marine.** Unter Heranziehung aller einschlägigen Gesetze und Vorschriften. Herausgegeben und eingehend erläutert von Heinrich Dietz, Kriegsgerichtsrat bei der 28. Division (Amtssitz Rastatt). — Rastatt 1911. H. Greiser. — Preis 2,80 *M*.

Die Fragen der Beschwerdeführung drängen sich nicht eben selten in den Gesichtskreis des Offiziers, und oft genug wird es als ein Mangel empfunden sein, daß man die einschlägigen Bestimmungen nicht zur Hand hatte und auf diesem mit mancherlei Normen ausgestatteten Gebiet Mißgriffen ausgesetzt war. Aus diesem Grunde ist es als sehr verdienstlich zu bezeichnen, daß der auch unseren Lesern bereits bekannte Herausgeber des vorbenannten Werkes sich der Mühe unterzogen hat, das gesamte Material mit sorgfältigen Erläuterungen ausgestattet in einem handlichen Büchlein zusammenzufassen. Die Praxis dürfte in kurzem lehren, daß hier einem wirklichen Bedürfnis Rechnung getragen wurde.

Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei aus den Jahren 1835 bis 1839. Von Helmuth v. Moltke, Hauptmann im Generalstabe. — Siebente Auflage. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin. — Preis gebd. 10 *M*.

Moltkes Reisebriefe aus der Türkei sind zum ersten Male im Jahre 1841 veröffentlicht worden. In einer aus dem Jahre 1893 stammenden eingehenden Einleitung zu der gegenwärtigen Ausgabe aus der Feder des Professors Dr. Gustav Hirschfeld wird die Entstehung dieser Briefe, ihr Zusammenhang mit der Zeitgeschichte und die ihnen für die Gegenwart innewohnende Bedeutung dargelegt. Bekanntlich wurde Moltke auf einer Studienreise, die ihn über die Türkei nach Italien führen sollte, von dem damaligen Reorganisator der türkischen Armee, dem Sultan Mahmud II., und seinem Kriegsminister Chosref Pascha halb wider seinen Willen in Konstantinopel festgehalten, um an der Übertragung preußischer Einrichtungen auf das türkische Milizsystem mitzuarbeiten. Seitdem sind neue Reformen an die Stelle jener alten getreten,

Digitized by Google

in bezug auf die Menschen hat sich alles, in den Verhältnissen vieles zum Teil mehrfach geändert, gleich geblieben aber sind sich die Örtlichkeiten, die Natur und in der Hauptsache die Kultur des Volkes, und insofern sind die Briefe Moltkes, der alles dies so plastisch zu schildern wußte, noch heute von höchstem Interesse. Sie sind es noch mehr durch die Persönlichkeit des Briefschreibers und als ein klassischer Bestandteil unserer Literatur, an dem vorüberzugehen nach den Worten des Herausgebers den Deutschen keineswegs erlaubt ist. Wir nehmen an, daß es eines Hinweises kaum bedarf, dem hochinteressanten Werk von neuem einen weiten, von lebhaftem Anteil erfüllten Leserkreis zuzuführen.

Rußland in Asien. — Band XI. Der Ferne Osten, seine Geschichte, seine Entwicklung in der neuesten Zeit und seine Lage nach dem russisch-japanischen Kriege. Von Generalmajor a. D. C. v. Zeppelin. — Berlin 1911 bei Zuckschwerdt & Co. — Preis 6,50 *M*.

Den Vorläufer des gegenwärtigen Bandes besprachen wir im Jahrgang 1907 Seite 125, es wurde daselbst zugleich sein Verhältnis zum Gesamtwerk dargelegt. Der genannte Abschnitt beschäftigt sich mit dem Küstengebiet, namentlich mit dem Kriegshafen Wladiwostok unter besonderer Berücksichtigung der militärischen Stellung Rußlands am Stillen Ozean, der Besiedlung und der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Gebiete. Lehrreich ist darin der Hinweis auf die enormen Schwierigkeiten, die der russischen Verwaltung durch die Unwegsamkeit des wenig erschlossenen Gebietes und die ungeheuren Entfernungen erwachsen. Bei der Heranziehung russischer Ansiedler und sonstiger Arbeitskräfte machte sich die Unbeholfenheit und zugleich die Unredlichkeit und Nachlässigkeit der Beamtenschaft geltend, so daß man sich des Eindringens des gelben Elements nicht zu erwehren vermochte und noch froh sein konnte, daß auf diese Weise wenigstens die notwendigsten Erschließungsarbeiten ermöglicht wurden. Hand in Hand hiermit geht ein Raubbau in den Erzeugnissen des Landes, so daß man alles in allem gerechnet den Erfolgen der russischen Besitzergreifung kaum eine glückverheißende Zukunft wird in Aussicht stellen dürfen. Es muß selbst zweifelhaft erscheinen, ob die militärischen Maßnahmen zum Schutz der wertvollen Gebiete gegenüber einer nach modernen Grundsätzen ausgebildeten, ihrer Aufgabe klar bewußten chinesischen Armee genügen würden. Jedenfalls ist es von erheblichem Interesse, diese Verhältnisse eingehend zu studieren, und es wird sich zu diesem Zwecke das mit größter Sorgfalt von dem Herrn Verfasser zusammengetragene Material als besonders sachdienlich erweisen.

Weltwirtschaftliche Aufgaben der deutschen Verwaltungspolitik. Zugleich als ein Beitrag für die Reform des Konsulatswesens. Von Professor Dr. Bernhard Harms. — Verlag von Gustav Fischer, Jena. — Preis 1 *M*.

Indem der Verfasser nachweist, daß die große Politik mehr und mehr im Dienst der Wirtschaftspolitik arbeitet und daß Deutschland in Konsequenz hiervon Weltwirtschaftspolitik zu treiben genötigt ist, fordert er eine Revision der in dieser Richtung bestehenden Anschauungen und Vorkehrungen. Zu diesem Zweck hält er vor allem eine mehr auf das Praktische gerichtete Vorbildung der Konsulatsbeamten für nötig und dementsprechend eine von praktischen Gesichtspunkten geleitete Tätigkeit dieser Beamten, die sich vom Schema zu befreien und mit den tatsächlichen Verhältnissen in engerer Fühlung zu halten hätten. Nicht minder hätten die deutschen Kaufleute im Auslande mehr nationale Gesichtspunkte walten zu lassen und danach zu trachten, daß die Ergebnisse ihrer Arbeit der Heimat zugute kämen. Des weiteren wird ausgeführt, daß auch den Erwerbskreisen in Deutschland ebenso wie der Reederei, der Presse und den Behörden aus dieser Gestaltung der Dinge mancherlei Pflichten

Digitized by Google

erwachsen und daß wir in dieser Beziehung noch vieles zu lernen haben. Diese Ausführungen, die der Verfasser ursprünglich für einen Vortrag in der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft in Berlin verwertet hatte, sind in der kleinen Schrift flott und anregend dargestellt, und es verlohnt sich sehr, dem Werkchen eine Stunde zu widmen.

A. Steinitzer: **Aus dem unbekannten Italien.** Mit 130 Bildern. — München, Verlag von R. Piper & Co. — Preis 4,80 *M*.

Wen hätte es nicht, wenn man mit viel zu kurzem Urlaub und vielleicht auch mit knappem Geldbeutel von Genua nach Rom oder von Rom nach Neapel hinunter fuhr, gelockt, in Pietrasanta, wo der Marmorschutt den Schnee vortäuschte, oder in Cassino, wo das berühmte Kloster ins Tal herniederschaut, auszusteigen, um nicht nur „dagewesen zu sein", sondern Italien in Wirklichkeit kennen zu lernen. Steinitzers Buch gibt uns Gelegenheit, diese abseits gelegenen Flecken wenigstens in Wort und Bild zu schauen und lehrt uns zugleich noch mehr. Wenn der dritte im „Triplice" sich wirklich weiterhin als unser Bundesgenosse fühlen soll, so müssen wir aufhören, mit einem „mitgebrachten Maßstab und weitem Abstand" stolz auf die Überlegenheit unseres Wissens mit dem harmlos liebenswürdigen Volke zu verkehren, sondern ihm nähertreten und begreifen, daß selbst die Geringen unter ihnen es an gentilezza nicht fehlen lassen und an nationalem Sinne uns überlegen sind. Wer aus Steinitzers Buch diese beiden Lehren zieht, wird es mit reiner Freude bis zu Ende lesen. Es sei jedem Italienpilger dringend anempfohlen. Dem in Aussicht stehenden Folgebande darf man mit Spannung entgegensehen. Hinzufügen möchten wir, daß die Seitenausflüge nach Steinitzers Muster zwar in mancher Beziehung einige Entsagungsfähigkeit erfordern, daß aber anderseits die Unberührtheit des Landes zumeist noch in erfreulich niedrigen Preisen zum Ausdruck kommt.

Die Besoldungsordnungen im Reich und in Preußen. Teil II: Das neue Reichs-Besoldungsgesetz vom 15. Juli 1909 mit den Besoldungsordnungen für Reichsbeamte, Gesandtschaftspersonal, Offiziere und Unteroffiziere nebst Wohnungsgeldzuschuß- und Ortsklassentarif. Mit ausführlichen Registern versehen von L. Schwarz. 112 Seiten. — Verlag von L. Schwarz & Co., Berlin C15, Dresdenerstr. 80. — Preis 1 *M*. Teil I: Preuß. Beamten-Besoldungsgesetz 1 *M*. Teil III: Preuß. Volksschullehrer-Besoldungsgesetz 0,75 *M*.

Die Besoldungsordnungen nehmen begreiflicherweise das lebhafteste Interesse der Beamten und derer, die es werden wollen, in Anspruch. Zu ihrem vollen Verständnis sind allerdings die zugehörigen „Ausführungsbestimmungen" unentbehrlich, doch werden auch die hier gebotenen Textausgaben weiten Kreisen willkommen sein.

Die Reichsfinanzreform von 1909, ihr finanzieller Erfolg und ihre Belastungen. Referat, gehalten in der 36. Generalversammlung der Vereinigung der Steuer- und Wirtschaftsreformer zu Berlin von Prof. Dr. Otto Gerlach-Königsberg i. Pr. — Berlin 1911.

In der kleinen Broschüre interessiert vor allem der Hinweis darauf, daß es außer dem Reich in den Bundesstaaten und Kommunen noch andere Träger öffentlicher Lasten gibt, die ihren Anteil an genügenden Steuerobjekten für sich verlangen. Es ist aus diesem Grunde nur recht und billig, daß dem Reiche, als dem umfassendsten Beschützer unserer staatlichen Interessen, in den Verbrauchsgegenständen die ausgiebigsten Einnahmequellen überwiesen sind, und ebenso leuchtet ein, daß hierbei auch die sonst überall frei bleibenden „schwachen Schultern" das ihrige beitragen müssen. Bezüglich der Feststellung der Belastung der Einzelhaushalte sind wir, wie der Berichterstatter hervorhebt, auf Privatarbeiten hingewiesen. Es war

Digitized by Google

dem Referenten interessant, daß eine derartige Arbeit in ihren Belastungsziffern zu ähnlichen Ergebnissen gelangt ist, wie auch er sie bei einem solchen Versuch errechnet hat. Nur für den besseren Mittelstand — Einkommen von 5000 ℳ — hat Referent eine wesentlich höhere Prozentziffer gefunden, und er hält diese für richtig, da hier unter Hinzurechnung des Schulgeldes die direkte und indirekte Steuer in gleicher Weise einen eigentlich zu großen Anteil für sich in Anspruch nehmen. P. K.

Der Verlag von J. Hirzel, Leipzig, gibt Gustav Freitags **„Bilder aus der deutschen Vergangenheit"** neu heraus. Der uns vorliegende Band: „Aus dem Jahrhundert des großen Krieges" schildert die Zeit der schweren Not, die durch den Dreißigjährigen Krieg über unser Vaterland hereinbrach, Stadt und Land verwüstete und die Bevölkerung weiter Landstriche dem Elend preisgab. Wir benutzen die Gelegenheit, unsere Büchereiverwalter auf diesen Neudruck hinzuweisen, der hoffentlich in Anbetracht der verfügbaren Mittel nicht zu kostspielig ist. Der Preis des gehefteten Exemplars stellt sich auf 6 ℳ, gebunden 7 bzw. 8 ℳ.

Weimar in den Freiheitskriegen. Erster Band: Erinnerungen aus den Kriegszeiten von 1806—1813. Von Friedrich v. Müller, Großherzogl. Sächsischer Geheimrat und Kanzler. — Insel-Verlag, Leipzig. — Preis 3,50 ℳ.

Dieses Buch ist inzwischen auch als Band 9 der von Theodor Rehtwisch herausgegebenen Sammlung „Aus vergilbten Pergamenten" erschienen und von uns im Maiheft dieses Jahres, S. 692, besprochen worden.

Als zweiten Band bringt der Insel-Verlag „Johannes Falks Kriegsbüchelein". Darstellung der Kriegsdrangsale Weimars in dem Zeitraum von 1806—1813 nach den Schlachten von Jena, Lützen und Leipzig. Aus Aktenstücken und Originalbriefen einiger deutschen Männer an ihre Freunde in England gesammelt. — Preis 3 ℳ.

In beredten Worten schildern Zeitgenossen die Leiden der Bewohner Weimars und seiner Umgebung in der Zeit der Freiheitskriege, wo Freund und Feind die Vorräte in Stadt und Dorf mit Beschlag belegten, Lebensmittel und Vieh fortschleppten und und nicht selten das Leben der ihr Eigentum schützenden Bewohner bedrohten. Besonderes Interesse erwecken die Erzählungen des weimarischen Legationsrats Falk, der im Jahre 1813 vom französischen Befehlshaber General Cochorn auf seine Bitten zum Schutz der Dörfer 2 Kompagnien erhielt und mit Hilfe derselben die gewaltsamen Requisitionen der Franzosen zum größten Teil verhindern konnte.

Die beiden Bücher führen dem Leser die damaligen traurigen Zeiten lebhaft vor Augen. Frk.

Die Hohenzollernstätten Potsdams und seiner Umgebung. Von Dr. Bernhard Rogge, Hofprediger a. D. Mit zahlreichen Abbildungen zum Teil nach Originalzeichnungen von L. Rogge, Fr. Rumpf, Prof. Saße u. a. — Verlag von Hayns Erben (Curt Gerber) in Berlin SW 68. — Preis gebunden 4 ℳ.

Der Verfasser hat „als Ehrenbürger der Residenzstadt Potsdam zum Zeugnis gemeinsamer, ein halbes Jahrhundert umfassender Erinnerungen" dies Buch der Stadt Potsdam und ihren Bewohnern gewidmet. Der Leser findet darin eine auf langjährigem Studium der königlichen Bauten und Schlösser in Potsdam und Umgebung beruhende Schilderung dieser vielbesuchten Hohenzollernstätten, in chronologischer Reihenfolge mit dem Königlichen Stadtschloß — Zeit des Großen Kurfürsten und seiner Vorgänger — beginnend bis zu dem im Zeitalter Kaiser Wilhelms I. erbauten Schloß Babelsberg und Jagdschloß Klein-Glienicke. Die Charakter- und Geschmackseigentümlichkeiten der einzelnen Hohenzollernherrscher treten bei diesen Bauten deutlich zutage. Die bei der Beschreibung der Schlösser überall eingeflochtenen geschicht-

Digitized by Google

lichen Erinnerungen geben dem schön ausgestatteten Werke kulturhistorischen Wert. Das Buch wird jedem Freunde brandenburgisch-preußischer Geschichte, welcher die Hohenzollernstätten Potsdams und seiner Umgebung besucht, ein schätzenswerter Führer sein. Frk.

The Chisini international system of modern languages. A practical study of colloquial english as spoken by the educated classes in London. — Berlin 1911. Herbigs Verlag. — Preis 1 *M*, gebunden 1,40 *M*.

Die von Chisini gebotene Anleitung setzt eine gewisse Kenntnis des Englischen voraus und bietet in einer Reihe dem täglichen Leben entlehnter Gespräche Gelegenheit, sich mit der Ausdrucksweise und den sprachlichen Gepflogenheiten der gebildeten Klassen vertraut zu machen. Wir möchten das hier gebotene Hilfsmittel als seinem Zweck wohl entsprechend erachten.

In einer durch Literaturangaben erweiterten Kaisers-Geburtstags-Rede zeigt Heinrich Spieß, indem er dem in der Handels-Hochschule zu Berlin gehaltenen Vortrag die Überschrift **„England im Spiegel des Auslandes"** gibt, daß wir in den Engländern ein seit 500 Jahren politisch fertiges und in sich abgeschlossenes Volk uns gegenüber sehen. Diese politische und geographische Abgeschlossenheit entwickelte zugleich vortreffliche Bürgertugenden und eine gewisse Einseitigkeit, die es dem Briten ganz besonders erschwerte, Fremdes anzuerkennen und neben sich gelten zu lassen. Bei uns sind der politische und nationale Zusammenschluß sehr viel jüngeren Datums und manches würden wir von den Engländern lernen können. Die in der Rede gebotene knappe Heraushebung dessen, was uns einigt und trennt, läßt das kleine Heft sehr beachtenswert erscheinen.

Die Entwicklung der Flugmaschinen. Von Georg Lohmann, Königl. Gewerbeinspektor. — Verlag der Liebelschen Buchhandlung in Berlin, Kurfürstenstr. 18. — Preis 0,75 *M*.

Das kleine Büchelchen enthält einen Sonderabdruck aus der „Unteroffizier-Zeitung" über Flugapparate, gewissermaßen einen Leitfaden für Laien über Entwicklung, Konstruktion und Wirkungsweise dieser Maschinen. Eingestreute Abbildungen fördern das Verständnis. Für Mannschaftsbüchereien ist die zeitgemäße Abhandlung zu empfehlen. Frk.

Rotations-Flugmotoren mit spezieller Berücksichtigung des Gnom-Motors. Von Friedrich Hansen. — Berlin W62. C. J. E. Volckmann Nachf. G. m. b. H. 1911.

Das kleine Werk dürfte bei Anhängern der Flugtechnik Anklang finden, da es in leicht verständlicher Form vor allem den wichtigsten Vertreter der rotierenden Motoren, den Gnom-Motor, in den Einzelheiten gut erläutert. Wir erlauben uns jedoch, hier auf einige Irrtümer hinzuweisen, die sich im Kapitel über reaktionfreie Aeromotoren finden, so auf die Behauptung, der Zweischraubenflieger sei nicht reaktionfrei, die schon seit langem widerlegt ist (siehe Doppelschraubenantrieb des Torpedos). Anderseits dürfte es dem Verfasser nicht gelingen, auf dem von ihm vorgeschlagenen Wege mit nur einer Schraube auch nur einen annähernd drehmomentlosen Antrieb zu erzielen, es sei denn durch die erwähnte Anwendung einer Reaktions- (Gas-) Turbine. Endlich erzeugen entgegengesetzt umlaufende Zwillingsschrauben eine größere Stabilität nicht dadurch, daß sie „zwei Gyroskopen ähnlich wirken", sondern dadurch, daß beide zusammen keine Gyroskopwirkungen auslösen. Kt.

Digitized by Google

Aeronautische Meteorologie. Von Dr. Franz Linke. I. Teil. — Verlag von Franz Benjamin Auffarth. Frankfurt a. M. 1911. — Preis gebd. 3 *M*.

Vorstehendes Werk ist der erste Band eines anscheinend groß angelegten Sammelwerkes, das unter dem Titel „Luftfahrzeugbau und -Führung" von Oberleutnant Paul Neumann herausgegeben wird. Der Verfasser, der als Meteorologe bekannt ist, hat hier die Grundlagen für die meteorologischen Kenntnisse des Luftschiffers in erfreuender, klarer und sachlicher Weise behandelt und dazu kurze Beschreibungen und Gebrauchserläuterungen der wichtigsten Instrumente gegeben. Außerdem wird eine ganze Reihe von Winken und Anhaltspunkten für die praktische Luftschifferei geboten und manche den Blick schärfenden Zusammenhänge aufgedeckt. Nach dem wohlgelungenen Anfang darf der Fortsetzung des Unternehmens mit Interesse entgegengesehen werden. **Kt.**

Dreiunddreißigster Jahresbericht über die Tätigkeit der Deutschen Seewarte für das Jahr 1910. — Hamburg 1911 bei H. W. Köbner & Co. in Altona.

Die Deutsche Seewarte, Stoschs Lieblingsschöpfung, steht nicht mehr wie in jener Anfangszeit im Mittelpunkt des Interesses bei der Marine, aber sie hat sich ihren festen Platz in der wissenschaftlichen und maritimen Welt errungen. Der Jahresbericht bringt neben einem Überblick über Personal und Einrichtungen des Instituts die Sonderberichte über die Tätigkeit der einzelnen Abteilungen sowie über die ihr angegliederten literarischen Unternehmungen. Die Zusammenstellung dieses wertvollen Materials ist auch über den Kreis der Beteiligten hinaus von Interesse.

Die allgemeinen Rechtsverhältnisse der deutschen Kolonialgesellschaften. Unter Berücksichtigung der vom Reichs-Kolonialamt ausgearbeiteten Mustersatzungen dargestellt von Dr. jur. Albert Reimer. — Berlin, Wilhelm Süsserott. — Preis 1,50 *M*.

Die Abhandlung bietet eine kurze orientierende Darstellung des gegenwärtigen Rechtszustandes der deutschen Kolonialgesellschaften, die durch einen von Textfehlern gereinigten Abdruck der im Titel erwähnten Satzungen und durch ein Sachregister vervollständigt wird. Für die Interessenten wird die kleine Arbeit willkommen sein.

Leitfaden der Planktonkunde. Von Prof. Dr. Adolf Steuer. — Verlag von B. G. Teubner. Leipzig und Berlin 1911.

Der im Vorwort ausgesprochenen Absicht, der Planktonkunde Fernstehenden zur Orientierung in diesem hochinteressanten Gebiete zu dienen, entspricht der Leitfaden durchaus, vorausgesetzt, daß dieser größere Kreis von Interessenten eine zoologische und botanische Vorbildung besitzt, etwa wie sie Medizin-Studierende erhalten. Insbesondere den Ärzten auf kleinen, alleinfahrenden Schiffen der Auslandsstationen dürfte das Buch eine Fülle von Anregung bieten. Die ganze Bearbeitung des Stoffes, welche alle die biologischen Probleme behandelt, zu deren systematischer Erforschung jetzt gerade die ersten Schritte getan sind, und die immer wieder den Zusammenhang mit dem Gesamtkreislauf des Organischen auf der Erde sucht und findet, fordert geradezu zu einer Mitarbeit auf. Und wie dankbar sind diese Themen, wie unendlich viel Neues ist hier zu entdecken. Ein wesentliches Moment sind auch die sehr bescheidenen Kosten, die solche Studien ermöglichen. Ich denke vor allem an ein Tagebuch über Beobachtungen des Makroplanktons (Schwarmbildungen), ferner Beiträge zur Erforschung des Nano-(Zwerg-)planktons (mittels Zentrifuge und Mikroskops), ferner Studien über die Ernährung der Planktonorganismen (Mageninhalt, Inhalt des Reusenapparats der Appendikularien), über Fortpflanzung (Zählungen von Eiern und Larven), ferner über Lichtproduktion, Meerleuchten,

Digitized by Google

weiterhin Beobachtungen über den Einfluß der Küste und der Meeresströmungen auf das Plankton. Lebendbeobachtungen womöglich mit Anfertigung von Bleistiftskizzen und Farbenangaben dürften allerorts auszuführen sein, das Material durch Filtrieren einer größeren Menge von Oberflächenwasser gewonnen werden können. Sehr interessant ist auch ein Studium des Schiffsbodenbewuchses während längerer Perioden. Die Aufnahme dieses Leitfadens in die Offiziersbibliothek der Auslandsschiffe ist demnach sehr erwünscht.

Aus der Welt der Industrie. Wanderungen durch die deutsche Kohlen-, Eisen- und Schiffbauindustrie. Von Arthur Gerke, Bruno Meier, Tjard Schwarz, Max Steckel, H. Stendel und Dr. P. Stillich. Mit 205 photographischen Aufnahmen und 3 Tafeln. — Voigtländers Verlag in Leipzig. — Preis 9 *M*.

Das geschmackvoll gebundene Werk bringt in drei Hauptabschnitten Monographien über die Gewinnung der Kohle, des Eisens und über die Entstehung eines Ozeandampfers. Im ersten Abschnitt, „Kohlenbergwerk", finden wir interessante Aufschlüsse mit statistischen Angaben über die Kohlegewinnung früher und jetzt. Besonders ausführlich sind die Bergarbeiterverhältnisse geschildert. 56 sehr gut ausgeführte Abbildungen zeigen die einzelnen Stadien der Steinkohlenförderung sowie das Leben und Treiben unter Tage.

Der zweite Abschnitt, „Eisenhütte", behandelt die Eisengewinnung im Lichte der Statistik und gibt einen lehrreichen Einblick in dieses so überaus wichtige Industriegebiet. In 62 Abbildungen mit Erklärungen wird die Gewinnung des Eisens gewissermaßen in einem Rundgang durch ein Eisenhüttenwerk in Wort und Bild vor Augen geführt.

„Wie ein Ozeandampfer entsteht" betitelt sich der dritte Abschnitt, welcher besonders interessieren wird. Eingeleitet ist er durch die rühmlichst bekannte Abhandlung des Geheimen Marinebaurats Tjard Schwarz im amtlichen Führer für die deutsche Schiffbau-Ausstellung 1908: „Fünfzig Jahre deutschen Schiffbaus". Der darauf folgende Teil von Ingenieur Bruno Meier gibt an der Hand von Bildern und Plänen eine kurzgefaßte Darstellung von dem Werden eines großen Ozeandampfers. Für die Schilderung ist der Doppelschraubendampfer „Kaiserin Auguste Victoria" der Hamburg-Amerika Linie gewählt, eins der größten auf deutscher Werft entstandenen Schiffe. Der Leser gewinnt einen vollständigen Einblick in alle Baustadien, vom Herstellen der Pläne im Schiffbau-Konstruktionsbureau bis zum Stapellauf des von der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan erbauten Schiffes. Das Verständnis erleichtern wesentlich die tadellos ausgeführten, zahlreichen photographischen Abbildungen.

Die Einrichtung, daß neben der Abbildung die Erklärung Platz gefunden hat, ist glücklich gewählt. Für Marinebüchereien eignet sich das Buch sehr gut.

Frk.

Meine letzte Ostasienfahrt. Ein Vademecum für die beneidenswerten Reisenden zum fernen Osten mit Schiff und Bahn, den Jungen zur Belehrung, den Alten zur Erinnerung. Von Hofrat Dr. L. Martin, approb. Arzt für Deutschland und Nieder-Indien. — Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). — Preis 4 *M*.

Der Verfasser, ein geborener Münchener, hat in Ausübung seines Berufes den größeren Teil seines Lebens in den holländischen Kolonien zugebracht und dort seine ihm lieb gewordene zweite Heimat gefunden. Er schildert im vorliegenden Werk seine letzte Reise nach Ostasien, die ihn in holländischen Diensten nach Sintang auf West-Borneo führte, wo er ein halbes Jahr verweilte, um dann über China, Japan,

Digitized by Google

Korea und Sibirien in die Heimat — Dießen am Ammersee — zurückzukehren. Es war dies seine sechste Reise nach dem Osten. Dr. Martin konnte infolgedessen mit reichen Erfahrungen an sein Reisewerk herantreten, das sich nicht nur an die einzelnen Etappen der letzten Reise hält, sondern mehr eine zusammengefaßte Beschreibung aller seiner Ostasienfahrten bildet. Das Buch ist in fesselndem Plauderton geschrieben und wird jeden Leser befriedigen. Beinahe für alle von Dr. Martin besuchten Plätze findet sich ein interessanter geschichtlicher Überblick. Wenn die Verlagshandlung in ihrem Prospekt sagt, daß das Buch jeden Ostasienfahrer begleiten solle und in keiner Schiffsbibliothek fehlen darf, so kann dem nach Durchsicht des Werkes nur zugestimmt werden. **Frk.**

Seidel: **Wörterbuch der deutsch-japanischen Umgangssprache.** — Märkische Verlagsanstalt. Berlin. — Preis kart. 12 ℳ, gebd. 14 ℳ.

Das Wörterbuch der deutsch-japanischen Umgangssprache von Seidel füllt zweifellos eine Lücke unter den Wörterbüchern, die sich mit der japanischen Sprache beschäftigen, aus. Es ist wesentlich eingehender und umfangreicher als z. B. das im Anhang der japanischen Grammatik von Lange befindliche. Von besonderem Wert wird es für diejenigen sein, welche sich auf die Kenntnisse der gewöhnlichen Umgangssprache des Japanischen beschränken und nicht in die für das tiefere Verständnis der Sprache nötige chinesische Zeichenwelt eindringen wollen. Diesen wird das Buch eine vorzügliche Hilfe sein, sich schnell dem Japaner mündlich verständlich zu machen. **Bl.**

Das militärische Freihandzeichnen. Anleitung zur Anfertigung von perspektivischen Ansichtsskizzen bei Erkundungen. Von v. Sprößer, Oberst z. D. — Halle a. S., Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses.

Schon wiederholt wiesen wir darauf hin, daß in unserem Zeitalter der Amateurphotographie das Freihandzeichnen nicht zu kurz kommen darf. Das vorliegende, unter Benutzung englischer und französischer Arbeiten entstandene und auf Erfahrungen des China-Feldzuges sich stützende Werkchen gibt eine eingehende Anleitung, welche Gesichtspunkte für die Fertigung derartiger Skizzen für militärische Zwecke, z. B. in der Andeutung von Geländeeinschnitten und am Horizont verlaufenden Wegen, zu beachten sind. Unwillkürlich wird man bei Durchsicht des Heftes an die Zeichnungen erinnert, die sich in Moltkes „Briefen aus der Türkei" vorfinden, ein Beweis dafür, wie hoch der „große Schweiger" diese Art der zeichnerischen Darstellung zu bewerten wußte.

Von der angekündigten Zeitschrift **„Weltverkehr"** ist inzwischen die erste Nummer erschienen, die für das mit dem Blatte Beabsichtigte als gutes Vorzeichen gelten darf. Wir nennen von den darin enthaltenen Aufsätzen: „Die Überlandbahn Swakopmund—Victoria-Fall—Beira" von Geh. Regierungsrat Schwabe, ferner „Der gegenwärtige Stand der deutschen Kolonialbahnen in Afrika" und „Die Weltkabelpolitik der Großmächte" von Dr. Max Roscher, dem Verfasser des kürzlich besprochenen, der Kabelfrage gewidmeten Buches. Wir nehmen an der neuen Veröffentlichung des Süsserottschen Verlages den lebhaftesten Anteil und wünschen ihm den besten Erfolg.

Die Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig — bringt in Band 349: **„Gut und schlecht Wetter"** von Dr. Richard Hennig, eine Schilderung des jährlichen Witterungsverlaufes in Deutschland mit seinen normalen Erscheinungen und wesentlichsten Abweichungen in allgemein verständlicher Darstellungsweise unter Heranziehung typischer Wetterkarten. Gerade das

Digitized by Google

Verständnis der letzteren wird durch die Ausführungen des Verfassers sehr erleichtert. Der Laie wird nach aufmerksamer Durchsicht dieses Buches die Wetterkarte seiner Tageszeitung mit leichter Mühe lesen können und sich ein besseres Bild von der jeweiligen Wetterlage machen können als bisher. Frk.

Im Kreise der im Juniheft S. 826 erwähnten **„Volksbücher"** des Verlages von Velhagen & Klasing ist nunmehr auch eine mit zahlreichen Abbildungen ausgestattete Schilderung von Deutsch-Südwestafrika erschienen. Wir nehmen nochmals Gelegenheit, auf diese im besten Sinne volkstümlichen Bändchen hinzuweisen, und würden sehr dringend wünschen, daß sie in den Kreisen, für die sie bestimmt sind, Eingang fänden und den mancherlei anderweiten, teilweise höchst unerwünschten Lesestoff verdrängen helfen.

Im 12. Jahrgang erscheint bei Stalling in Oldenburg das martis et minervae alumnis gewidmete **„Jahrbuch für Kadetten"**, ein Buch, das nicht nur für diese und ihre Väter, sondern auch für entfernter stehende Kreise mancherlei Lehrreiches bietet. Wir wollten nicht unterlassen, auf das zweckmäßige Werkchen an dieser Stelle hinzuweisen.

In der Teubnerschen Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" erschien aus der Feder von G. B. Gruber als 103. Bändchen eine Abhandlung über den **„Alkoholismus"**, die dessen gesundheitliche, wirtschaftliche und ethische Gefahren für den Trinker wie für seine Nachkommen eindringlich zur Darstellung bringt und zugleich die Legende von seiner Nützlichkeit als Heilbringer und Energiespender zerstört. Das Büchlein sollte insbesondere den Arbeiterbibliotheken beigefügt und zu sorgfältigem Studium anempfohlen werden.

In zweiter Auflage bringt die Sammlung P. N. Gerber, **„Die menschliche Stimme und ihre Hygiene"**, ein Schriftchen, auf dessen Nützlichkeit für militärische Leser wir bei der ersten Besprechung — Jahrgang 1907, S. 844 — hinwiesen, und R. Charmatz, **„Österreichs innere Geschichte von 1848 bis 1907"** — vgl. Jahrgang 1909, S. 503. Endlich liegt ein illustrierter Katalog der bis jetzt erschienenen 350 Bändchen vor, der für sich allein mit seinen gut ausgewählten Abbildungen und Inhaltsproben als eine höchst interessante literarische Neuerscheinung bezeichnet werden kann.

Als ein sehr dankenswertes und gewiß weiten Kreisen erwünschtes Unternehmen stellt sich die im Verlage von Gerhard Stalling in Oldenburg erscheinende **„Rangliste der Offiziere des Beurlaubtenstandes der Königlich Preußischen Armee"** dar. Diese Liste bringt die Namen nach Waffengattungen und nach der Anciennität geordnet, führt zugleich die Zivilstellung und die Wohnung der einzelnen Offiziere an und bietet somit einen Überblick, der in dieser Vollständigkeit anderweit nirgends vorhanden ist. Wie uns mitgeteilt wird, erscheint die mit einem Preise von 6,50 *M* ausgezeichnete Rangliste mit Unterstützung der Bezirkskommandos schon seit längeren Jahren. Wenn diese Arbeit bei den Kommandostellen ohnehin geleistet wird, so dürfte kein Grund vorliegen, sie nicht auch auf die Reserve- und Landwehroffiziere der Marine auszudehnen.

In ähnlicher Weise wie der im Maiheft erwähnte »Traducteur« sind **„Le répétiteur"** und **„The repeater"** dazu bestimmt, im Wege einer periodisch erscheinenden Zeitschrift das Studium der französischen und englischen Sprache für diejenigen zu fördern, denen für eine andere Form des Unterrichts die Zeit und die

Digitized by Google

Mittel fehlen. Da diese Voraussetzungen bei den Angehörigen der Marine besonders häufig zutreffen dürften, sei ihnen auch dieses Blatt hiermit anempfohlen. Die zweimal im Monat in Berlin W. 35 bei Rosenbaum & Hart erscheinenden Hefte kosten vierteljährlich je 1,20 *M*. Vgl. die frühere Notiz — Jahrgang 1906, S. 525.

„Unter deutscher Flagge" und **„Um den Erdball"** lauten die Titel zweier Sammlungen kleiner Zehnpfennighefte, die nach Art und Anlage wohl in erster Linie für die Mannschaftsversammlungszimmer bestimmt sind. Wir sind in der Lage, ein recht charakteristisches Urteil eines auch sachlich befriedigten Lesers aus diesem Kreise hierher zu setzen, das dahin geht: „Die Hefte sind so hübsch in sich abgeschlossen, man kann jeden Abend bequem eins zu Ende lesen." Es dürfte daraus hervorgehen, daß insofern mit den Heften das Richtige getroffen ist, weil es für den Mann wahrscheinlich nicht leicht sein wird, ein angefangenes Heft wiederzubekommen, und weil außerdem das „Fortsetzung folgt" auch sonst nicht nach jedermanns Geschmack sein dürfte. Von Marinestoffen finden wir unter den Heften: „Prinz Adalbert, der Held von Tres Forkas" — „Die Feuertaufe des Meteor" — „Die Eroberung von Kamerun" — „Die Blockadebrecher von Bagamoyo" — „S. M. S. »Albatroß« in der Südsee" u. a. m. Wir empfehlen die vom Verlagshaus Berlin SW 61 herausgegebenen, hübsch illustrierten Hefte der Durchsicht der beteiligten Verwalter und möchten dabei auf den oben bezeichneten Gesichtspunkt unseres soldatischen Korreferenten nochmals besonders hinweisen.

Der 18. Januar 1701 und 1871. Ein Blick in die brandenburg-preußische und deutsche Geschichte. Vortrag von Prof. Reinhold Macke in Wiesbaden. — Druck von P. Plaum, Wiesbaden. — Preis 0,20 *M*.

In dem in der Ortsgruppe Wiesbaden des „Reichsverbandes gegen die Sozialdemokratie" gehaltenen Vortrage stellte Prof. Macke die beiden Krönungstage in Königsberg und Versailles nebeneinander, um zu zeigen, wie das deutsche Volk unter dem Vorantritt Preußens und unter Führung der Hohenzollern die heutige Weltmachtstellung erreicht hat, unter deren Schutz sich ein jeder mit Stolz ein Deutscher nennen kann. Er wies darauf hin, wie wir hieraus auch für die Zukunft die Zuversicht auf ein weiteres glückliches Gedeihen trotz aller schweren Stunden der Gegenwart schöpfen können. Es wäre erwünscht, wenn die von schöner Begeisterung getragene Schrift in recht viele Hände gelangte.

Archiv für aktuelle Reformbewegung auf jeglichem Gebiete des praktischen Lebens. Heft 1: „Was Preußen-Deutschland und seiner Armee not tut!" Von Henning v. Mellenthin. — Leipzig, Hofverlagsbuchhandlung Edmund Demme. — Preis 0,60 *M*.

Der Verfasser, der sich selbst zu den „Junkern" zählt, stellt wohlgemeinte Betrachtungen an über den Entwicklungsgang, den seiner Meinung nach unsere Armee in ihren inneren Beziehungen nimmt. Ohne zu dem Heftchen im Einzelnen Stellung zu nehmen oder eine Zustimmung äußern zu wollen, dürfen wir es als recht lesenswert bezeichnen und der Durchsicht anempfehlen.

Wandern, Spiel und Sport. Ein praktisches Handbuch für jedermann. Mit vielen Abbildungen. Kl. 8° (290). — Volksvereins-Verlag, München-Gladbach. — Solid in Leinen gebunden 0,75 *M*. Partiepreise: Zu zwanzig 0,70 *M*, im Hundert 0,65 *M*, im halben Tausend 0,60 *M*.

Das vorbenannte Buch ist nach Preis und Anlage wohl vor allem dazu bestimmt, in die Hände der Volksschüler gelegt zu werden und sie aus dem physischen

Digitized by Google

und geistigen Dunst ihrer Umgebung ins Freie zu frischer fröhlicher Betätigung hinaus zu locken. Das in bequemem Taschenformat gehaltene Buch behandelt sämtliche Arten sportlicher Betätigung mit ihren Hilfsmitteln und gibt durch seine Abbildungen ausreichende Anleitung für die Art der Ausübung; endlich enthält es eine einleuchtende Belehrung über den Nutzen körperlicher Übung und eines sachgemäßen Training. Dem Werkchen ist jedenfalls die ausgedehnteste Verbreitung zu wünschen.

Ratgeber im Photographieren. Leicht faßliches Lehrbuch für Amateurphotographen von L. David, K. und K. Oberst. Mit 105 Textbildern und 28 Bildertafeln. — Verlag von Wilhelm Knapp in Halle a. d. Saale. — Preis 1,50 *M*.

Das in 56. Auflage erschienene, als vortrefflich bekannte Lehrbuch bringt alljährlich in neuer Bearbeitung dem Anfänger Anleitung und Belehrung in der schönen Kunst des Photographierens, gibt aber auch dem fortgeschrittenen Amateur manches Wissenswerte. Der weit verbreitete Ratgeber wird auch in Marinekreisen, soweit es noch nicht geschehen, viele Freunde finden. Frk.

Der Grillenscheucher. Von Daniel Bartels. Scherz und Ernst in hoch- und plattdeutscher Sprache, mit Illustrationen von H. de Bruycker. — Verlag von F. Dörling in Hamburg. — Drei Bände à 3 *M* oder in neun Heften à 1 *M*.

Der Inhalt der uns vorliegenden drei Bände steht in vollem Einklang mit dem passend gewählten Titel. Erzählungen und Gedichte zumeist heiteren Inhalts wechseln in hoch- und plattdeutscher Sprache ab, unterstützt durch entsprechende humoristische Zeichnungen. Besonders die im Hamburger Plattdeutsch gehaltenen humorvollen Gedichte werden allen Lesern, die die plattdeutsche Sprache beherrschen, viel Freude machen. Für Büchereien der Marine können diese drei Bändchen nur empfohlen werden. Frk.

Jahrbuch 1911 für Volks- und Jugendspiele. — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. — Preis 3 *M*.

Auch der 20. Jahrgang der vielgelesenen Jahrbücher des Zentralausschusses für Volks- und Jugendspiele, die in jedem Jahre von uns erwähnt wurden, bringt wieder fesselnd geschriebene Aufsätze über Leibesübungen in freier Luft wie Wandern, Schwimmen, Rudern, Eislauf und Schneesport. Ein besonderer Abschnitt behandelt alle im Jahre 1910 erschienenen einschlägigen Bücher. Bei der stetig wachsenden Vorliebe für Sport aller Art ist das Buch ein unentbehrliches Nachschlagewerk. Frk.

„Strandbüchlein." Von Dr. Floericke, Dr. Kuhlmann, Dr. Lindemann und Dr. Muschler. Mit zahlreichen Abbildungen und 6 herausklappbaren Tafeln. — Franckhsche Verlagshandlung, Geschäftsstelle der Gesellschaft der Naturfreunde in Stuttgart. — Preis gebunden 1,25 *M*.

Die Gesellschaft der Naturfreunde in Stuttgart will die Kenntnis der Naturwissenschaften und damit die Freude an der Natur und das Verständnis ihrer Erscheinungen im Volke verbreiten. Diesen Zweck verfolgt neben den bereits erschienenen Werken auch das vorliegende Büchlein. In vier Abschnitten: Der geologische Aufbau der deutschen Küste — Die Strand- und Meerespflanzen der deutschen Küsten — Tierleben am Strande — Tierleben des Meeres — werden dem Leser an der Hand zahlreicher Abbildungen wissenswerte Aufschlüsse über die eigenartige Welt am Strande und im Meere gegeben. Für Besucher der Nord- und Ostseebäder wird das Buch ein nicht zu unterschätzender naturwissenschaftlicher Führer sein. Frk.

Digitized by Google

Reichs-Marine-Amt: **Handbuch der Ostküste Südamerikas. 1. Teil: Brasilien.** Zweite Auflage. Mit 100 Küstenansichten, davon 77 im Text und 23 auf fünf Tafeln. 8°, XIV und 586 Seiten. — Berlin 1911. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Gebunden 4,50 *M*.

Die zweite Auflage dieses Handbuches, das auch die Nordostküste Brasiliens von der Nordgrenze bis zum Kap Sao Roque einbezieht, ist so wesentlich vermehrt, daß sie in zwei Teilen herausgegeben werden muß. Der erste Teil umfaßt die ganze brasilianische Küste vom Kap Orange bis zur Chuy-Mündung und ist in gewohnter Zuverlässigkeit bearbeitet. Die Fragebogen der Deutschen Seewarte lieferten wertvolle Beiträge, namentlich unserer großen an der Südamerikafahrt beteiligten Linienreedereien.

Reichs-Marine-Amt: **Nachtrag zum Segelhandbuch für das Rote Meer und den Golf von Aden.** Auflage 1906. Berichtigungen bis zum 13. Mai 1911. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin.

Reichs-Marine-Amt: **Erste Ergänzung zum Segelhandbuch für die Faröer.** Auflage 1908. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin.

Diese Ergänzung enthält die Änderungen bis Schluß 1910, abgesehen von Leuchtfeuern, Nebel- und Zeitsignalen, für die die betreffenden Verzeichnisse, die nach den „Nachrichten für Seefahrer" fortlaufend zu berichtigen sind, maßgebend bleiben. **M.**

Das **„Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft"** liegt — nicht ganz so umfangreich wie seine Vorgänger — für **1911** in seinem zwölften Bande vor (Verlag von Julius Springer, Berlin — Preis 40,00 *M*). — Den vorangegangenen Band erwähnten wir im Jahrgang 1910, S. 546. Als Titelbild ist dem Bande diesmal das Porträt des heimgegangenen Direktors Wiegand vom Norddeutschen Lloyd beigegeben. Unter den abgedruckten Vorträgen der diesjährigen Mitgliederversammlung nehmen die Darstellung des Kapitän z. S. Thorbecke über den „Aufbau schwerer Geschützürme an Bord von Schiffen" und von Professor Cranz über „Bewegungserscheinungen beim Schuß" das besondere Interesse der Marine in Anspruch, aber auch die weiteren Vorträge, z. B. von Direktor Frahm über „neuartige Schlingertanks zur Abdämpfung von Schiffsrollbewegungen", von Direktor Saiuberlich über „Schiffs-Dieselmotore" und von Regierungsrat Dr. ing. Mehlis über „Heißdampfanlagen mit Ventilmaschinen für Schiffsbetrieb", dürfen der Anteilnahme des Leserkreises des Jahrbuches sicher sein. Der Jahresbericht spricht sich über die Leistungsfähigkeit der Gesellschaft durchaus befriedigt aus. Dem Abgang an Mitgliedern durch Tod und freiwilliges Ausscheiden steht ein nicht unerheblicher Gewinn durch neue Zugänge gegenüber.

Digitized by Google

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

---

* Annuario navale 1911. — Roma 1911. E. Voghera. 5,50 *M.*
* Bahr, Dr. K.: Handel und Verkehr der deutschen Hanse in Flandern während des XIV. Jahrhunderts. — Leipzig 1911. Duncker & Humblot. 5,00 *M.*
* Calwer, R.: Jahrbuch der Weltwirtschaft, 1911. Jena 1911. G. Fischer. 18,00 *M.*
* Callender, G. A. R.: Sea kings of Britain. III. Keppel to Nelson. London 1911. Longmans, Green & Co. 3 s 6 d.
* Civis: Cargoes and cruisers. Britain's rights at sea. London 1911. Hodder & Stoughton. 2 s.
* Clark, G. R.: A short history of the United States navy. Philadelphia and London 1911. J. B. Lippincoth Comp. 12 s 6 d.
* Dittmer, Lieckfeld, Romberg: Motoren und Winden für die See- und Küstenfischerei. 1. Teil. — München und Berlin 1911. R. Oldenbourg. 5,00 *M.*

Fried, A. H.: Handbuch der Friedensbewegung. 1. Teil. 2. Auflage. Leipzig 1911. Reichenbachsche Verlagsbuchhandlung. 3,00 *M.*

Gohlke, W.: Geschichte der gesamten Feuerwaffen bis 1850. Leipzig 1911. G. J. Göschen. 0,80 *M.*

Guiffart, A.: Travaux maritimes. Paris 1911. O. Doin & Fils. 4,00 *M.*

* Heere und Flotten aller Staaten der Erde. X. Jahrgang, 1911. Berlin 1911. Zuckschwerdt & Co. 1,50 *M.*
* Jane, F. T.: Fighting ships. 1911. London 1911. Sampson Low & Co. 21 s.
* Lévy, A.: Auf großer Fahrt. Das Reisetagebuch eines Schiffsoffiziers. Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn. 2,00 *M.*
* Loti, P.: Poésies d'un marin. Paris 1911. Calmann-Lévy. 2,80 *M.*
* Marengo, E., Manfroni, C., & Pessagno, G.: Il banco di San Giorgio. Genova 1911. A. Donath. 18,00 *M.*
* Marsden, R. G.: A treatise on the law of collision at sea. 6. Edition. London 1910. Stevens & Sons. 30 s.
* Meyer, W.: 2 Jahre Schiffsjunge Kaiserlich Deutscher Marine, 1908/10. Halver i. W. 1912. W. Bell. 1,25 *M.*
* v. Peez, Dr. A.: Die gelbe Gefahr in der Geschichte Europas. 2. Auflage. Wien 1911. R. Heger. 0,85 *M.*
* Publications of the Naval History Society. Vol. I. Barnes, J. L.: The logs of the »Serapis«, »Alliance«, »Ariel« under the command of John Paul Jones, 1779—1780. — New York 1911. Naval History Society. 21,00 *M.*
* Revol, J. L.: De la police judiciaire maritime. Toulon 1911. J. Alté. 4,25 *M.*
* Roch, E.: Handelsschiffbau und Klassifikationsgesellschaften. Berlin 1911. J. Unverdorben & Co. 4,50 *M.*

Digitized by Google

Thurn: Die Verkehrs- und Nachrichtenmittel im Kriege. Leipzig 1911. J. A. Barth. 6,00 M.

Tincauzer, E.: Der Bau des Panama-Kanals. Berlin 1911. W. Ernst & Sohn. 1,40 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau-Kessel.

Naval engineering in Japan.	Eg., 14., 21. 7. 11.
Training of naval architects.	Ebenda, 14. 7. 11.
Propeller phenomena.	Ebenda.
Progress of shipbuilding in Italy.	Ebenda.
Warship building 1860 to 1910.	Ebenda.
Fifty years' developments in mercantile ship construction.	Ebenda.
Progress of warships and machinery under construction in England.	E., 14. 7. 11.
New French high-compression motor.	Ebenda.
Warship machinery.	N. M. R., 10. 7. 11.
Leichterung eines Linienschiffes.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1911, Nr. 29.
Schiffsturbinen mit Übersetzungsgetriebe.	Die Turbine, 20. 7., 5. 8. 11.
Entwicklung des englischen Dampfturbinenbaues 1910.	Ebenda, 20. 7. 11.
Die Schiffsdieselmotoren der A. G. „Fiat" in Turin.	S., Nr. 21, 9. 8. 11.
Barken-Konstruktionen.	Ebenda.
The battleship »Colossus«.	N. M. R., 9. 8. 11.
The steam trials of H. M. S. »Dartmouth«.	Eg., 21., 28. 7. 11.
The Zoelly steam-turbine.	Ebenda, 28. 7., 4. 8. 11.
The weak points of the marine oil engine.	E., 21. 7. 11.
Trials of the French battleship »Mirabeau«.	Ebenda, 28. 7. 11.
New italian Dreadnought »Conte di Cavour.	Ebenda, 11. 8. 11.
Die japanischen Schlachtschiffe „Aki" und „Satsuma".	M. S., 1911, Nr. 8.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Armour for ships.	Eg., 14. 7. 11.
Über Zündsatzfabrikation.	Z. S. u. S., 15. 7. 11.
Schutz der Brennzünder gegen Feuchtigkeit.	Ebenda.
Beitrag zur Geschichte der Rohrrücklauflafetten.	A. M., Juli 1911.
Steilfeuergeschütze der Küstenartillerie.	Ebenda.
A propos du calibre de l'artillerie principale.	Y., 22. 7. 11.
Progress in naval artillery.	Eg., 21. 7. 11.
Armour for ships 1860 to 1910.	Ebenda.
Mounting gun turrets on a warship.	E., 4. 8. 11.
What fire-control is.	N., Juni 1911.

Digitized by Google

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Tank tests on models of submarines.	Eg., 14. 7. 11.
Sous-marins d'escadre.	M. d. F., 1911, Nr. 30.
Form of submarines.	E., 28. 7. 11.
Results of experimental tank tests on models of submarines.	Ebenda.
Unterseeboote mit großer Geschwindigkeit unter Wasser.	M. S., 1911, Nr. 8.

Marine- und militärische Fragen.

La reconstitution de la flotte russe.	Y., 15. 7. 11.
Le recrutement de l'armée de mer.	M. d. F., 1911, Nr. 28.
Le service des officiers du corps de santé.	Ebenda.
Naval aviation.	S. A., 8. 7. 11.
Nous faut-il des cuirassés rapides?	R. M., Juni 1911.
Lacunes de doctrine.	M. d. F., 1911, Nr. 29
Die strategische Lage Japans gegenüber den Vereinigten Staaten.	U., 1911, Nr. 11.
The King Edwards. Should they be kept in home waters?	N. M. R., 16. 8. 11.
Germs of the Dreadnought.	Ebenda.
State of naval reserves.	Ebenda.
The Empire and its defence.	Ebenda.
Growth of fleets.	Ebenda, 9. 8. 11.
The cruiser question.	Ebenda u. 2. 8. 11.
Encore quelques mots sur nos flottilles.	Y., 22. 7. 11.
Avant les grandes manœuvres navales.	Y., 29. 7. 11.
Les opérations combinées.	Y., 5. 8. 11.
Écoles et avancement.	M. d. F., 1911, Nr. 31.
La défense nationale et le haut commandement.	Ebenda.
The Dominions' navies.	A. N. G., 5. 8. 11.
Aviation for the navy.	Ebenda, 12. 8. 11.
Retraites d'office.	M. d. F., 1911, Nr. 33.
Is a new type of warship needed?	N., Juni 1911.
Navy personnel reform.	Ebenda.
A Pacific coast navy.	Ebenda.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

La marine au parlement. Loi de finances.	M. d. F., 1911, Nr. 29.
Naval policy. To protect our interest with an iron fist.	N. M. R., 16. 8. 11.
A new naval situation.	A. N. G., 22. 7. 11.
Österreichs Stellung im Mittelmeer.	Die Flagge, August 1911.

Bildungswesen.

Ausbildung der nautischen Schiffsoffiziere.	H., 1911, Nr. 29, 31, 32.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Panama-Kanal-Sorgen.	Prometheus, Nr. 1137.
Floating jib-crane for Spain.	E., 11. 8. 11.

Digitized by Google

Sanitätswesen.

La péritonite typhoïdique dans la marine française 1900 à 1910.	A. M. N., 1911, Nr. 6.
L'anémie du personnel attaché à la télégraphie sans fil à bord des bâtiments de guerre.	Ebenda u. Nr. 7.
Organisation and administration of naval hospitals.	The Military Surgeon, Juli 1911.
Aus den Anfängen der Schiffshygiene.	S. T. H., 1911, Nr. 16.

Verwaltungsangelegenheiten.

Army and navy pay.	N. M. R., 19. 7. 11.
Die Verpflegungswirtschaft der deutschen Armee im Frieden.	N. M. B., 1911, Nr. 12, 14.

Rechtsfragen.

Die Londoner Seerechtsdeklaration.	H., 1911, Nr. 29.
Die Bedeutung des Seebeuterechts in der Gegenwart.	D. F., 1911, Nr. 8.
Zur Kriminalstatistik für die Kaiserliche Marine.	Archiv für Militärrecht, 2. Band, S. 425.

Kolonialfragen.

Die Arbeiterfrage in Südafrika.	Koloniale Rundschau, 1911, Nr. 7.
Zwei englische Streitschriften des 18. Jahrhunderts und ihre kolonialpolitischen Lehren.	Zeitschrift für Kolonialpolitik, 1911, Nr. 7.
Welche Aussichten bieten sich den Deutschen in Südamerika.	Ebenda.
Kolonialtechnische Verhandlungen des Kolonialwirtschaftlichen Komitees.	Zentralbl. d. Bauverwalt., 1911, Nr. 58.
Samoanisches.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 29.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Seetüchtige Kreuzeryacht.	D. Y., 21. 7. 11.
Zur Theorie des Segelns.	Ebenda, 11., 18. 8. 11.
Slipanlagen für Yachten.	D. Y., 4. 8. 11.
Die erste internationale Europa-Regatta.	Ebenda, 18. 8. 11.

Geschichtliches.

The battle of Lissa. First action between ironclads.	N. M. R., 19. 7. 11.
Die Entwicklung der Taktik zur See in den Zeiten der Segelflotten, verglichen mit jener der Dampfer.	M. S., 1911, Nr. 8.
Des Linienschiffes „Kaiser" Heldenkampf bei Lissa.	Die Flagge, August 1911.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Multiplex telephony and telegraphy.	S. A., Suppl., 8. 7. 11.
Radio-telegraphy.	Electrician, 14. 7. 11.
Drahtlose Telephonie an Bord.	H., 1911, Nr. 33.

Digitized by Google

Nautische Fragen.

Compas Gyroscopique.	M. d. F., 1911, Nr. 28.
A new Theodolite.	E., 28. 7. 11.
Bericht über die Wettbewerb-Prüfung von Marine-Chronometern.	A. H., 1911, Nr. 8.
Die Verdunstung auf dem Meere.	Ebenda.
Der Kreisel als Kompaßersatz auf eisernen Schiffen.	Meereskunde, 5. Jahrg., Nr. 7.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Der Schiffsoffizier als mitverantwortlicher Navigateur.	Sf., 15. 7. 11.
Shipping on the Great Lakes.	Eg., 14. 7. 11.
25 Jahre deutscher Dampfersubvention.	Archiv für Post und Telegraphie, 1911, Nr. 14.
Statistik der Binnenschiffahrt.	Das Schiff, 18. 8. 11.

Handels- und Verkehrswesen.

Der deutsche Handel mit Marokko.	Export, 13. 7. 11.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Schiffsverluste 1910.	H., 1911, Nr. 33.

Verschiedenes.

Die Festlandsküste der Nordsee vor 200 Jahren.	U., 1911, Nr. 11.

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

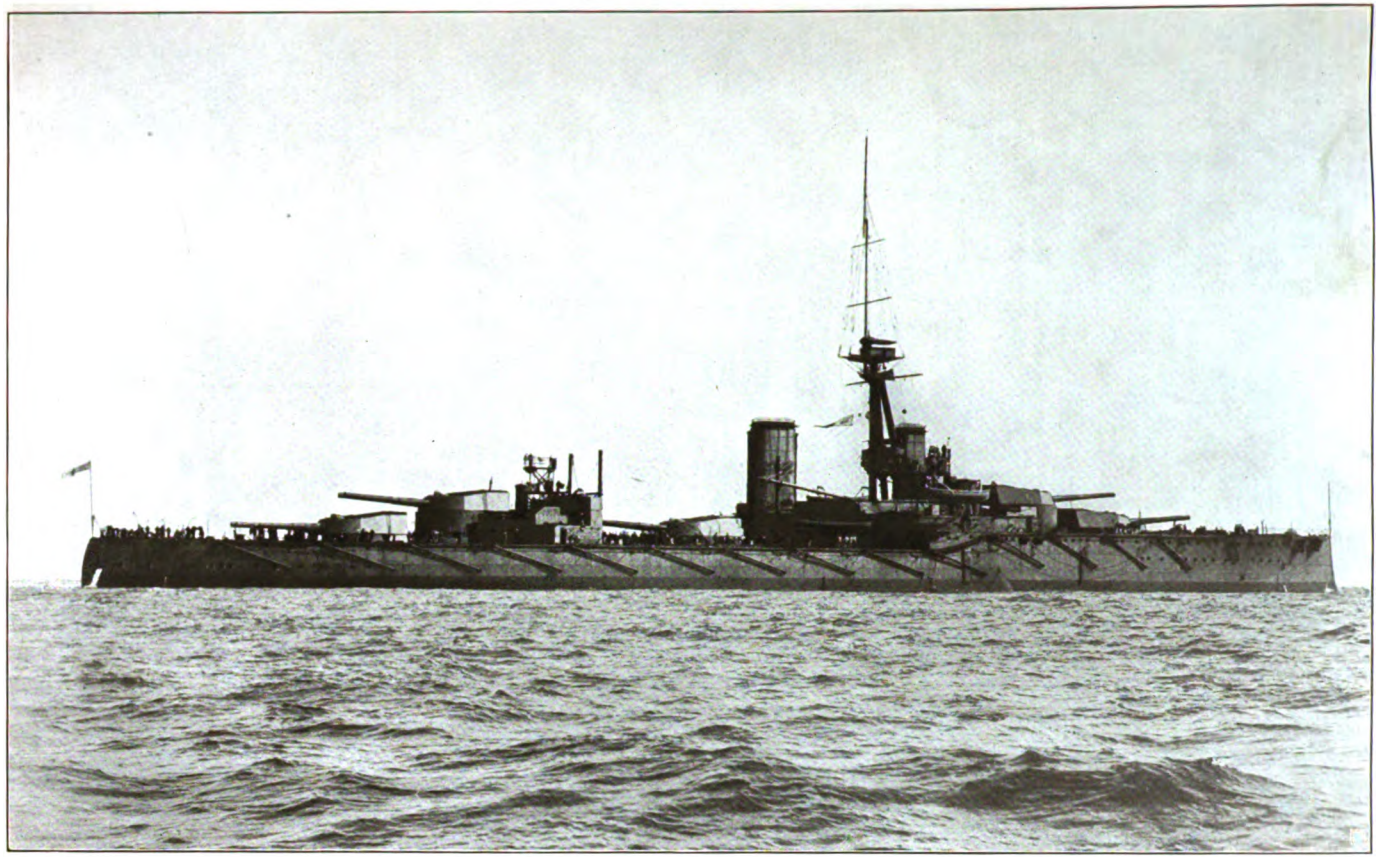
Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google



Phot. Stephen Cribb, Southsea.

Englisches Linienschiff „Orion".

Länge 166,1 m, Breite 27 m, Tiefgang 8,4 m, Deplacement 22 860 Tonnen; Turbinen 27 000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 21 kn; Armierung: zehn 34,3 cm L/45, vierundzwanzig 10,2 cm-SK L/50, sechs Maschinengewehre, drei 53 cm-Torpedorohre.

Digitized by Google

Die Entwicklung des Unterseebootes.

Die letzten Unterseebootsunfälle, und unter ihnen besonders die Katastrophe der „Pluviôse" und die Havarie S. M. Unterseeboot „U 3", haben in allen Kreisen ein lebhaftes Interesse für die junge Waffe ausgelöst, ein Interesse, das sehr erfreulich ist, wenn es auch seine Entstehung den Havarien der Unterseeboote, also gewissermaßen der Kehrseite der Medaille und nicht ihren Erfolgen verdankt. Von diesen hört man wenig, und so hat sich neben dem erwachten Interesse schon an manchen Stellen der Zweifel geregt, ob man mit der Weiterentwicklung der Unterseebootswaffe und mit den beträchtlichen Aufwendungen für sie wohl auf dem rechten Wege sei. Zweck der folgenden Zeilen möge es sein, das dankenswerte Interesse für die Waffe zu fördern, die Kenntnis von ihr zu verbreiten und nach Möglichkeit ein Bild davon zu geben, was in ihrer Entwicklung erreicht und was auf diesem Gebiete noch zu verlangen und zu erwarten ist.

Die Entwicklung des Unterseebootes ist im Sinne unserer schnelllebenden Zeit schon „alt", 25 Jahre nämlich, wenn wir von den früheren, fast kindlichen Versuchen absehen, die zwar einen hohen ideellen Wert haben und manches glänzende Zeugnis für den menschlichen Unternehmungsgeist liefern, aber mit dem neuzeitlichen Unterseeboot kaum etwas gemein haben. Die Entwicklung des neuzeitlichen Unterseeboots datiert, wie gesagt, seit 1886; sie hat etwa die ersten 10 Jahre in den Händen der Franzosen allein gelegen, dann begann man auch in England und in Amerika sich der Sache anzunehmen; die übrigen Nationen beschäftigen sich erst seit 10 Jahren oder noch kürzerer Zeit mit dem Unterseeboot.

Wenn man ermitteln will, was im Laufe der Entwicklung erreicht ist, so tut man vielleicht am besten, zuerst festzustellen, welche Anforderungen an ein neuzeitliches Unterseeboot zu stellen sind, und dann zu prüfen, wieviel von ihnen verwirklicht wurde und sich in Zukunft noch verwirklichen läßt. Allerdings wird im Verlauf dieser Betrachtung bald klar werden, daß die Anforderungen selbst durchaus nicht alle geklärt und fest umschrieben sind, daß man vielmehr in mancher Beziehung gewissermaßen ins

Digitized by Google

Blaue hinein entwickelt, indem man möglichst viel in die Boote hineinsteckt, um nachher möglichst viel von ihnen verlangen zu können. Dieses Verfahren widerspricht natürlich einer planmäßigen Entwicklung, die doch ein bestimmtes Ziel anstreben soll; es ist aber bei einer neuen Waffe bis zu einem gewissen Grade unvermeidbar. Denn wie kann man wissen, was verlangt werden kann, solange nicht wirkliche Erprobungen mit Booten, die bereits über die erforderlichen Eigenschaften wenigstens annähernd verfügen, stattgefunden haben! Nicht alles läßt sich theoretisch, auf dem Papier ermitteln. So ist man früher z. B. auch mit den Anforderungen an die Torpedoboote mehrfach über das Ziel hinausgeschossen, u. a. mit der Geschwindigkeit. Vor einer Reihe von Jahren hatte man schon Torpedoboote von 36 kn Geschwindigkeit, eine an sich hervorragende maschinen- und schiffbauliche Leistung, die sich aber damals als überflüssig, ja als der Entwicklung anderer wesentlicher Eigenschaften schädlich erwies. Ein ähnliches Hinausschießen über das Notwendige kann auch bei der Entwicklung des Unterseebootes vorkommen; bei der Angabe der Anforderungen wird man sich daher vor einer allzu genauen und bestimmten Ausdrucksweise hüten müssen.

Die Anforderungen, die an ein neuzeitliches Unterseeboot zu stellen sind, dürften demnach etwa folgende sein: Große Tauchgewandtheit, starke Torpedoarmierung, gute Seeeigenschaften, genügende Geschwindigkeit und ein gewisses Maß an Signalmitteln, mit deren Hilfe sich die Boote gemeinschaftlichen Unternehmungen auch mit anderen Fahrzeugen einordnen können.

a. Große Tauchgewandtheit.

Die Tauchgewandtheit der Boote dürfte schon jetzt allen Anforderungen genügen. Auf Grund praktisch erreichter Ergebnisse hatte man den Anspruch aufstellen können, daß es nicht mehr als 5 bis höchstens 10 Minuten dauern dürfe, bis ein Unterseeboot aus der Überwasserfahrt (mit angestellten Feuermotoren) in elektrischer Fahrt die normale Tiefe (etwa 8 m) erreicht habe. Man ging dabei wahrscheinlich von der Überlegung aus, daß es einem Unterseeboot auch bei mittlerer Sichtigkeit der Luft bei plötzlichem Sichten eines Gegners noch möglich sein müsse, auf Tiefe zu kommen, ehe dieser seinerseits den kleinen Feind bemerkt und unter Feuer genommen hat. Man darf annehmen, daß das gesteckte Ziel erreicht ist; weniger sicher ist es, ob das Ziel richtig gesteckt war. Muß man nicht wesentlich mehr, d. h. also eine weit kürzere Tauchzeit verlangen? Das ist eine offene Frage. Zurzeit muß ein Unterseeboot bei unsichtiger Luft, wo das Sichten des Feindes mit dem Eröffnen des Feuers von seiner Seite beinahe zusammenfällt, ständig in tauchbereitem Zustand sein, so daß es durch ein einziges Rudermanöver unter Wasser zu bringen ist. Das schließt natürlich allerlei Unbequemlichkeiten und Nachteile in sich.

Die geringere Tauchzeit war früher ein Vorzug der reinen Unterwasserboote den Tauchbooten gegenüber, jedoch haben diese den einstigen Vorsprung ihrer Rivalen längst eingeholt. Bei beiden Typen ist die Tauchzeit im Abnehmen begriffen, Tauchzeiten von 4, ja 3½ Minuten sind stellenweise schon erreicht worden; eine wesentliche weitere Verkürzung steht aber zurzeit nicht in Aussicht.

Zur Tauchgewandtheit gehört auch die Fähigkeit des Unterseebootes, sich mit Leichtigkeit auf der gewollten Tiefe zu halten, eine Anforderung, deren Erfüllung keine

Digitized by Google

Schwierigkeit bereitet. Denn da das tauchbereite Boot fast gar keinen Gewichtsunterschied gegen das umgebende Wasser hat, folgt es jedem Legen der Tiefenruder mit großer Schnelligkeit. Kleine Unterseeboote sind tauchgewandter als große, im besonderen auf flachem Wasser. Sie können leichter und noch bei ziemlich geringen Wassertiefen anderen Schiffen dadurch ausweichen, daß sie unter ihnen durchtauchen, sie können auch auf den Wassertiefen noch getaucht gut fahren, wo große Boote bereits in Gefahr kommen, bei Tiefenschwankungen den Grund zu berühren. Das weist auf eine möglichste Deplacementsbeschränkung hin, wovon später die Rede sein wird.

b. Starke Torpedoarmierung.

Die Torpedoarmierung der Unterseeboote muß besonders stark sein, da die Boote nur durch sie daseinsberechtigt sind. Wir sehen denn auch bei allen Nationen vom Anfang der Entwicklung an das rege Bestreben, die Zahl der Rohre, der Torpedos usw. zu steigern. Die ältesten Unterseeboote haben alle ein Rohr, gewöhnlich ein Bugrohr, die neueren Unterseeboote haben wenigstens drei Rohre (England), meistens aber noch mehr, nämlich vier (Amerika und mehrere andere Staaten) oder gar sechs und sieben Rohre (Frankreich und die neuesten Lake-Boote). Mehr als vier Rohre lassen sich schlecht anbringen, wenn man alle Rohre so einbaut, daß man sie vom Bootsinnern aus laden und kontrollieren kann; von den vier Rohren sind gewöhnlich zwei Bugrohre und zwei Heckrohre, einige amerikanische Boote haben aber vier Bugrohre, d. h. alle Rohre sind nach vorn gerichtet. Das ist eine starke und gut angeordnete Armierung, die sich aber auf Tauchbooten aus schiffbaulichen Gründen schwer nachmachen läßt. Frankreich hat die Rohre sämtlich oder bis auf eins (das Bugrohr) außenbords gelagert, und zwar zu beiden Seiten des Aufbaudecks. Die beiden vorderen Rohre schießen in der Längsschiffsrichtung nach vorn, die achteren Paare wegen der vor ihnen angeordneten Rohre in einem Winkel (System Drzewiecki). Diese Anordnung hat manche Vorteile, so besonders den der Raum- und Gewichtsersparnis; sie hat aber auch schwerwiegende Nachteile, nämlich den Mangel an Kontrolle bei erhöhter Störungsmöglichkeit, die Begrenzung der Tauchtiefe durch die Rücksichtnahme auf die dem äußeren Wasserdruck ausgesetzten Torpedos u. a. m.

Eine Kalibersteigerung der Torpedos ist noch nicht eingetreten, aber in England für die sogenannte „E"-Klasse geplant (von 45 cm auf 53,3 cm). Bisher hatte man überall wegen der geringen Schußweiten, auf die Unterseeboote im allgemeinen schießen, bei dem 45 cm-Kaliber bleiben zu können geglaubt; wo nunmehr ein stärkeres Kaliber eingeführt wird, geschieht es wohl, weil man die bisherige Kopfladung (meist 100 bis 120 kg Schießwolle oder eines gleichwertigen Sprengstoffs) nicht mehr für genügend hält. — Erwähnt sei auch die Absicht Englands, seine neueren Boote (von „D 3" an) mit 10 cm-Schnellladekanonen in einer Art Verschwindlafette zu versehen, ein Vorgehen, das zwar keine völlige Neuerung bedeutet, aber schwerlich überall Nachahmung finden wird, da das Hinzukommen der Artilleriearmierung geeignet ist, das Unterseeboot seinen eigentlichen Aufgaben zu entfremden.

c. Gute Seeeigenschaften.

Die guten Seeeigenschaften sind für kleine Fahrzeuge von besonderer Wichtigkeit, sie sind aber gerade bei ihnen schwer zu erreichen.

Digitized by Google

Die Seefähigkeit wird, abgesehen von der Größe der Fahrzeuge (Deplacement), bedingt durch Stabilität und äußere Schiffsform, die Seeausdauer hauptsächlich durch Dampfstrecke (Aktionsradius) und Wohnlichkeit.

Die Stabilität eines Schiffes ist, von Sonderfällen (beladene Erzdampfer, Segelyachten) abgesehen, sogenannte Formstabilität, d. h. die aufrichtende Kraft ist in der aufrechten Ruhelage nicht vorhanden, sondern sie entsteht erst bei Neigungen des Schiffskörpers durch die auf der einen Seite austauchenden, auf der anderen Seite eintauchenden Schiffsteile oder Gewichte. Da unter Wasser alle Schiffsteile des Unterseebootes eingetaucht sind, kann dieses — wenigstens in diesem Zustand — keine Formstabilität haben, sondern ist dann auf Gewichtsstabilität angewiesen. Es erscheint nun angebracht, auch dem über Wasser fahrenden Boot gleich Gewichtsstabilität zu geben, da sonst zwischen dem Über- und dem Unterwasserzustande eine Schwimmlage des Bootes vorhanden sein kann, in der die Formstabilität annähernd Null, die Gewichtsstabilität aber noch nicht genügend groß geworden ist. Anderseits ist aber die Gewichtsstabilität über Wasser für Fahrzeuge mit genügender Formstabilität überflüssig, ja schädlich. Die Ansichten der Konstrukteure über die Frage, ob Unterseeboote auch über Wasser mit Gewichtsstabilität zu bauen sind oder nicht, sind geteilt. Während im allgemeinen reine Unterwasserboote auch für die Überwasserfahrt mit Gewichtsstabilität versehen werden, haben Tauchboote in dieser Schwimmlage meistens nur Formstabilität. Hiergegen ist auch an sich nichts einzuwenden, nur muß der Konstrukteur dafür sorgen, daß eine genügende Gewichtsstabilität durch das Einlassen des Wasserballastes bereits hergestellt ist, wenn infolge Eintauchens der Aufbauten die Formstabilität verschwindet.

Was die äußeren Formen anbetrifft, so ist die Form des Tauchbootes besonders bei bewegter Wasseroberfläche entschieden seefähiger. Wie bereits erwähnt ist, hat das Tauchboot (Doppelhüllenboot) einen doppelten Körper, nämlich einen druckfesten Innenkörper und einen zur Schiffsform ausgestalteten Außenkörper, während beim reinen Unterwasserboot (Einhüllenboot) der runde, walzenförmige Druckkörper an allen Stellen, wo er nicht durch Aufbauten oder Anbauten verdeckt wird, zugleich die Außenhaut bildet. Dieser walzenförmige Körper gibt bei der Überwasserfahrt und ganz besonders bei bewegter See ungünstige Widerstände und beeinträchtigt die Steuerfähigkeit, ohne für die Unterwasserfahrt irgend welche Vorteile zu bieten. Das Tauchboot ragt ferner, dank seinem Vermögen erheblich mehr Ballast einnehmen und ausblasen zu können, bei der Überwasserfahrt mit den oberen Schiffsformen höher aus dem Wasser heraus als das Unterwasserboot, eine für die Seefähigkeit gleichfalls günstige Eigenschaft. Die überlegene Seefähigkeit des „Tauchbootes" wird durch diese Bezeichnung richtig zum Ausdruck gebracht; sie soll im Gegensatz zum Unterwasserboot ein Fahrzeug bezeichnen, das nur ausnahmsweise (zum Angriff) taucht und im übrigen dieselben guten Überwassereigenschaften hat wie jeder andere Schiffstyp. Daher sind die Bezeichnungen Tauchboot und Unterwasserboot in dieser Abhandlung beibehalten anstatt der Worte „Doppelhüllen"- und „Einhüllenboot", die auch sprachlich nicht in demselben Maße zusagen.

Jede Steigerung des Deplacements bedeutet natürlich auch eine Erhöhung der Seefähigkeit, jedoch ist dieser Weg bei der Entwicklung des Unterseeboots, das doch ein kleines Fahrzeug bleiben soll, mit äußerster Vorsicht zu beschreiten. Die Deplace-

Digitized by Google

ments der Unterseeboote sind ohnehin im Laufe der Entwicklung ganz gewaltig gewachsen, nämlich in Frankreich von rund 150 t („Morse") auf rund 1100 t („Mariotte"), in England von 120 t („H"-Klasse) auf 800 t („E"-Klasse), in Amerika von 80 t („Holland") auf 550 t (1910er Boote). Wie man sieht, nähert man sich mit den Deplacements schon bedenklich der Grenze, wo die Fahrzeuge, besonders in flachen Küstengewässern, aufhören würden, tauchgewandt zu bleiben, d. h. die erste und hauptsächlichste aller Forderungen zu erfüllen. Es würde also verkehrt sein, wenn man versuchen wollte, die Seefähigkeit auf diesem scheinbar bequemen Wege weiter zu steigern. Das erscheint auch gar nicht einmal erforderlich; wenigstens genügen unsere Unterseeboote, die sämtlich Tauchboote sind, allen bezüglich der Seefähigkeit an Fahrzeuge dieser Größe billigerweise zu stellenden Anforderungen.

Die Seeausdauer wird durch verschiedene Faktoren bedingt, deren wichtigste die Dampfstrecke (über und unter Wasser) und die Wohnlichkeit sind. Die Dampfstrecke oder der Aktionsradius über Wasser ist bei Unterseebooten, die Motoren als Hauptmaschinen haben, begreiflicherweise sehr groß. Braucht doch ein Explosionsmotor, der mit schwerem Öl arbeitet, nur etwa 400 g Heizmaterial zur Erzeugung einer PS-Stunde, ein Leichtölmotor nur etwa 250 g und ein Dieselmotor gar nur 200 g, während eine Dampfmaschinenanlage hierzu etwa 1000 g Kohle oder etwa 650 g Masuth gebraucht. Hierzu kommt noch, daß es dem Motor wenig ausmacht, stets die Höchstgeschwindigkeit innezuhalten, während das bei Kohlefeuerung auf die Dauer wegen des Versagens der Menschenkräfte unmöglich ist und auch bei Ölheizung nur unter starker Beanspruchung von Kesseln und Maschinen durchgeführt werden kann. Die Seeausdauer der Unterseeboote ist also, was den Aktionsradius über Wasser anbetrifft, sehr gut, in besonderem Maße wieder die der Tauchboote. Diese, die wie wir wissen, viel Öl in ihren Bunkern unterbringen können, haben Dampfstrecken von 2000 bis 3000 sm, eine bei ihrer geringen Größe erstaunliche Leistung, während neuzeitliche Unterwasserboote 1000 bis 1500 sm erreichen, ein auch noch achtenswertes Ergebnis. Beide Dampfstrecken gelten für die höchste Bootsgeschwindigkeit.

Weniger befriedigt die Dampfstrecke oder der Aktionsradius unter Wasser. Bei der geringen Leistungsfähigkeit der Akkumulatoren ist es erst bei neueren Unterseebooten gelungen, die Dampfstrecke unter Wasser auf 100 sm mit geringer Fahrt oder 30 bis 40 sm mit höchster Fahrt zu steigern. Größere Leistungen („Gustave Zédé" angeblich 140 sm mit 6 kn Fahrt) stehen erst auf dem Papier; auch die französischen Versuche mit einem Einheitsmotor (Dampfmaschine) auf „Charles Brun" (chaudière Maurice oder accumulatrice) haben anscheinend eine Mehrleistung nicht gebracht. Vorläufig muß man sich daher damit zufrieden geben, daß das neuzeitliche Unterseeboot einen Tag lang getaucht auf Station liegen oder sich mit ganz geringer Fahrt vorwärts bewegen und am Abend noch einen Unterwasserangriff ausführen kann. Mehr kann man zurzeit nicht verlangen, und mehr steht auch in nächster Zeit nicht zu erwarten. Man muß aber nicht vergessen, daß das Unterseeboot in der Regel über Nacht die elektromotorische Kraft selbst erneuern und am andern Morgen neu gerüstet auf dem Plan erscheinen kann.

Entschieden noch weniger erfreulich ist das bezüglich der Wohnlichkeit Erreichte. Gewiß sind auch auf diesem Gebiet achtenswerte Fortschritte erzielt worden, aber zufrieden-

Digitized by Google

stellend ist das Endergebnis nicht. Man hat zwar getrennte Wohnräume für Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften vorgesehen, man hat die Verpflegung durch Einbau von elektrischen Kochapparaten (für den Seegebrauch) und Petroleumkochherden (für den Hafen) verbessert, man hat reichliche Heizung und Holzbekleidung der Wände angeordnet, um das Schwitzwasser zu bekämpfen usw., und doch bleiben die Unterseeboote in hohem Maße unwohnlich. Denn man steht hier Schwierigkeiten gegenüber, die beinahe unüberwindlich erscheinen. Noch heute leidet die Besatzung auf Unterseebooten besonders unter vier Arten von Mängeln, nämlich: 1. dem Mangel an Bewegung, wenn die Luken geschlossen sein müssen, 2. der zu großen Feuchtigkeit, besonders der an der Bordwand befindlichen Kojen, 3. den starken Geräuschen der Motoren, 4. der Störung der Wohnräume durch den hindurchgehenden Verkehr. Der Leser urteile selbst, ob diese Mängel leicht abzustellen sind oder nicht. Der Mangel an Bewegung wird bis zu einem gewissen Grade immer bleiben, wenn er auch auf einem Tauchboot weniger fühlbar ist als auf einem Unterwasserboot, dessen Besatzung sich schon bei mäßig schlechtem Wetter nur noch auf der engen Brücke aufhalten kann. Die Feuchtigkeit ist ebenfalls trotz aller Gegenmittel eine nicht ganz zu beseitigende Beigabe, wenn es auch z. B. gelingen mag, die Kojen von der Bordwand weg zu verlegen, womit schon viel gewonnen wäre. Die starken, nervenerschütternden Geräusche sind mit der Wesensart der Explosionsmotoren untrennbar verbunden; eine beträchtliche Besserung soll der Dieselmotor durch die als Puffer wirkende Kompression im Zylinder bringen. Von einem geräuschlosen Arbeiten ist aber auch beim Dieselmotor noch nicht die Rede. Wird man berechtigt sein, wegen der starken Geräusche zu anderen Antriebsarten (z. B. Turbinen) überzugehen? Vielleicht ja; aber nur, wenn damit die Frage der Einheitsmotoren (nur ein Motor für Unter- und Überwasserbetrieb) befriedigend gelöst wird. Vorläufig ist das aber noch nicht der Fall. Wird man es endlich fertig bringen, den Verkehr nicht mehr durch die Wohnräume, sondern zwischen ihnen hindurch zu leiten? Ein Boot dieser Bauart gibt es schon, nämlich den französischen „Archimède", der in dieser Hinsicht einen bedeutenden Erfolg darstellt. Man darf allerdings bezweifeln, daß ein solches Boot mit seinem Deplacement von 1000 t und seiner erheblichen Länge z. B. für unsere Gewässer noch brauchbar ist, im Prinzip ist es aber richtig, wenn man das Deplacement überhaupt vergrößern will (siehe Seite 1213), diese Vergrößerung der Wohnlichkeit zugute kommen zu lassen.

Im ganzen sehen wir, daß die Ansprüche, die man an die Wohnlichkeit stellen muß, bisher nicht befriedigt werden konnten. Hierin liegt vielleicht der schwächste Punkt des Unterseebootes. Dieses ist in seiner Wohnlichkeit so erheblich hinter allen übrigen Schiffstypen zurück, daß seine Verwendungsfähigkeit zu größeren Unternehmungen gerade durch diesen Mangel am allermeisten eingeschränkt wird.

d. Genügende Geschwindigkeit.

Man muß wieder Unter- und Überwassergeschwindigkeit unterscheiden.

Den Wert der Unterwassergeschwindigkeit darf man nicht zu hoch einschätzen; denn erstens zwingt der störungsfreie Gebrauch der Sehrohre doch dazu, sich mit einer mäßigen Geschwindigkeit zufrieden zu geben, anderseits verhindert unter Wasser der

Digitized by Google

geringe Vorrat an motorischer Kraft die Ausnutzung etwa möglicher hoher Geschwindigkeiten. Man wird daher mit dem Erreichten (etwa 12 kn unter Wasser) vorläufig zufrieden sein können. Die Unterwassergeschwindigkeiten der Tauchboote und der Unterwasserboote sind gleich; auch Schleppversuche haben dargetan, daß die Schiffsform der Tauchboote keineswegs für die Entwicklung der Unterwassergeschwindigkeit ungünstig ist, wie die Anhänger der Unterwasserboote behaupten.

Schwieriger ist die Frage nach der Überwassergeschwindigkeit zu beantworten. Hierbei kommt es so recht zum Ausdruck, daß man wirklich noch nicht genau weiß, was man vom Unterseebot bezüglich seiner Verwendung verlangen soll. Denkt man sich diese ähnlich wie die eines Torpedobootes, so wird man ja zwar nicht 28 bis 29 kn Dauergeschwindigkeit wie bei diesem fordern brauchen, da sich das Unterseeboot verfolgenden schnellen Kreuzern durch Tauchen entziehen kann, man wird aber eine Geschwindigkeit verlangen müssen, die der eines neuzeitlichen Linienschiffs um ein weniges überlegen ist, also mindestens 22 kn. Das ergibt aber beim heutigen Stande der Technik ein sehr großes Boot, das als Unterseeboot kaum tauglich sein würde. Also muß man seine Ziele vorläufig niedriger stecken, aber *wie* niedrig? Das weiß eben niemand, und so bemüht man sich auf das Geratewohl, eine möglichst hohe Geschwindigkeit herauszubekommen. Erreicht sind zurzeit etwa 16 kn, schnellere Unterseeboote gibt es nur auf dem Papier. Das Ergebnis ist also, besonders wenn man die damit verbundene Deplacementsvermehrung um das Drei- bis Siebenfache bedenkt (siehe unter c), keineswegs glänzend. Daß sich hohe Überwassergeschwindigkeiten, besonders bei bewegter Wasseroberfläche, mit Tauchbooten besser erreichen lassen als mit Unterwasserbooten, geht schon aus dem unter Seefähigkeit Gesagten hervor.

e. Ausreichende Signalmittel.

Auch hinsichtlich der Signalmittel der Unterseeboote ist noch vieles zu erstreben. Natürlich haben die Unterseeboote alle Signalmittel, die man kleinen Überwasserfahrzeugen mitgeben kann, ebenfalls. Das sind aber alles nur Nahsignalmittel. Wenn das Unterseeboot sich größeren Unternehmungen erfolgreich einordnen soll, wird man es auch mit einem brauchbaren *Fernsignalmittel* ausrüsten müssen, ferner ist ein Unterwassersignalmittel zum Verkehr der getaucht fahrenden Boote untereinander und mit dem Mutterschiff unerläßlich. Als Fernsignalmittel scheint die Funkentelegraphie gegeben, und Versuche dieser Art sind überall im Gange. Sie befriedigen aber noch wenig, was die erzielte Reichweite und die Frage der Anordnung betrifft. Diese ist besonders schwierig, da die Antenne mit dem Mast oder beides für sich vom Bootsinnern aus wegnehmbar und womöglich auch anbringbar sein muß, damit das Boot dabei im tauchbereiten Zustande bleiben kann. Daß man nach Lage der Dinge vorläufig große Reichweiten nicht erzielt, nimmt nicht wunder. Kaum zu beseitigen dürfte ferner der Nachteil sein, daß das Boot, solange es signalisiert oder Signale empfängt, den Mast mit der Funkentakelage zum größten Teil zeigen muß, also an seiner bisherigen Unsichtbarkeit, seinem wesentlichsten Vorzuge, einbüßt.

Auch die mit den Unterwasserschallsignalen erzielten Ergebnisse sind keineswegs zufriedenstellend. Sie sind noch immer über das Stadium des Navigationsmittels kaum hinaus, d. h. man kann, wie das schon vor Jahren möglich war, unter günstigen

Digitized by Google

Umständen Morse-Zeichen abnehmen und auch die Richtung des Signalgebers feststellen, ein Signalaustausch, besonders fahrender Boote, ist aber noch nicht sichergestellt.

Im ganzen sehen wir, daß der Entwicklung des Unterseebootes ganz erhebliche Schwierigkeiten entgegenstehen, wie sie die übrigen Schiffstypen auf ihrem Werdegang in dem Maße nicht zu überwinden hatten. Zurzeit liegen die Hauptmängel in der unzureichenden Seeausdauer infolge mangelnder Wohnlichkeit, in der unzulänglichen Überwassergeschwindigkeit infolge notwendiger Deplacementsbeschränkung in Verbindung mit dem Gebundensein an bestimmte Motorenarten und endlich in der Unvollkommenheit der Fern- und Unterwassersignalmittel. An der Beseitigung dieser Mängel wird unter Aufwand von bedeutenden Mitteln von einer weit fortgeschrittenen Technik rastlos gearbeitet, und es steht daher zu erwarten, daß die genannten Schwierigkeiten völlig oder doch bis zu einem gewissen Grade überwunden werden. Auch mit seinen jetzigen Mängeln ist das Unterseeboot keineswegs zur Kriegführung unbrauchbar, nur heißt es vorläufig, den vorliegenden Mängeln Rechnung tragen und das Unterseeboot im Rahmen seines begrenzten Könnens richtig zu verwenden.

Digitized by Google

Der Seeoffizier und das Studium des Völkerrechts.

Von Dr. Heinrich Triepel, Professor in Kiel.

I.

In seiner gedankenreichen Abhandlung über die „allgemeine berufswissenschaftliche Weiterbildung des Seeoffiziers" („Marine-Rundschau", 1910, S. 1085 ff.) hat Kontreadmiral z. D. Glatzel mit großem Nachdruck auf die Bedeutung hingewiesen, die den seerechtlichen Studien für die Vertiefung und Abrundung der Berufskenntnisse des Seeoffiziers beizumessen sei. Aus dem Zusammenhange, in dem sich dieser Hinweis befindet, aus den Bemerkungen über die neuerliche Entwicklung der internationalen Vertragsbeziehungen, aus der besonderen Hervorhebung der Haager Konferenzbeschlüsse und der Londoner Deklaration ergibt sich, daß Glatzel in erster Linie an das internationale Seerecht und innerhalb dieses Bereiches wieder vornehmlich an das Seekriegsrecht als diejenigen Stoffgebiete denkt, deren Studium neben der Beschäftigung mit den eigentlichen, den technischen Kriegswissenschaften dem Seeoffizier ernstlich ans Herz gelegt werden müsse.

Wer sich die wissenschaftliche Forschung auf dem Gebiete des Völkerrechts zur Lebensaufgabe gemacht hat, dem muß es zur hohen Befriedigung gereichen, wenn er von so sachkundiger Seite bestätigt erhält, daß seine Wissenschaft nicht nur für die mit der Rechtsanwendung in Gericht und Verwaltung betraute Juristenwelt oder gar nur für den recht engen Kreis der völkerrechtlichen Gelehrtenzunft eine Bedeutung hat, daß vielmehr eine gründliche Kenntnis des internationalen Rechts, mindestens seines kriegsrechtlichen Teils auch für die Praxis des Seekrieges ein Mittel geworden ist, durch das der Kundige sich strategische wie taktische Vorteile schaffen kann, somit eine Waffe im weiteren Sinne des Wortes. Wir Völkerrechtslehrer werden auf dieses Urteil über den praktischen Wert unserer Wissenschaft um so größeres Gewicht legen, als wir bei den juristischen Praktikern keineswegs immer einer gleich günstigen Einschätzung unserer Bemühungen begegnen. Es hat zwar einmal eine Zeit gegeben, wo das Völkerrecht die pars jurisprudentiae longe nobilissima genannt worden ist. Aber das ist lange her. Heute hat diese Disziplin in Deutschland — anderwärts, in Frankreich, in England, in Italien, in den Vereinigten Staaten von Amerika steht es ganz anders! — noch immer um Gleichberechtigung mit den anderen juristischen Fächern, vor allem im Lehrplane der Hochschulen und in der Ordnung der Prüfungen, zu kämpfen. —

Im Jahre 1902 hat der Große Generalstab der Armee unter die von ihm herausgegebenen kriegsgeschichtlichen Einzelschriften eine viel beachtete Darstellung des „Kriegsgebrauchs im Landkriege" aufgenommen.*) Es heißt dort in der Einleitung: „Auch der Offizier ist ein Kind seiner Zeit, auch er ist den geistigen Strömungen, die

*) „Kriegsgeschichtliche Einzelschriften". Herausgegeben vom Großen Generalstabe, Kriegsgeschichtliche Abteilung I. Heft 31. Berlin 1902, Ernst Siegfried Mittler & Sohn. (75 Seiten.) Das Büchlein ist auch für den Seeoffizier lesenswert. Auffallend ist an ihm die bedenklich geringe Beachtung, die es der von der ersten Haager Konferenz beschlossenen „Ordnung der Gesetze und Gebräuche des Landkriegs" zuteil werden läßt.

Digitized by Google

seine Nation bewegen, unterworfen; je gebildeter er ist, desto mehr wird dies der Fall sein. Die Gefahr, daß er auf diese Weise zu falschen Anschauungen über das eigentliche Wesen des Krieges gelangt, ist nicht ausgeschlossen. Ihr kann nur begegnet werden durch gründliches Studium des Krieges selbst. Das Vertiefen in die Kriegsgeschichte wird den Offizier vor übertrieben humanitären Anschauungen bewahren, sie wird ihn lehren, daß der Krieg gewisser Härten nicht entbehren kann, daß vielmehr in ihrer rücksichtslosen Anwendung häufig die einzig wahre Humanität liegt. Sie wird ihm zeigen, wie sich die Regeln des Verkehrs im Kriege entwickelt, wie sie sich im Laufe der Zeit zum allgemeinen Kriegsgebrauch verdichtet haben, sie wird ihn schließlich auch lehren, ob die herrschenden Kriegsgebräuche berechtigt oder unberechtigt, ob sie abzuändern sind oder ob an ihnen festzuhalten ist. Zu einem kriegsgeschichtlichen Studium in diesem Sinne ist aber die Kenntnis der Grundanschauungen der modernen völkerrechtlichen und kriegsrechtlichen Bestrebungen unbedingt nötig."

Die Aufforderung, die in diesen Worten an den Armeeoffizier gerichtet wird, könnte in jeder Beziehung auch für den Seeoffizier bestimmt sein. Auch für diesen ist die Kenntnis der völkerrechtlichen Bestrebungen und — fügen wir hinzu — der geltenden Völkerrechtsnormen unbedingt nötig. Ja ich meine, sie ist für ihn in mancher Beziehung noch ein gutes Teil wichtiger als für den Offizier des Landheeres. Jedenfalls ist der Umfang des Stoffes, dessen Beherrschung von einem Seeoffizier erwartet wird, beträchtlich größer als der, mit dessen Kenntnis sich der Armeeoffizier in der Regel wird begnügen können.

Dies gilt zunächst schon für denjenigen Gegenstand völkerrechtlicher Regelung, dem der Offizier naturgemäß immer das größte Interesse widmen wird, für den Krieg. Der Armeeoffizier wird sich in der Hauptsache auf das Landkriegsrecht beschränken können. Der Seeoffizier sollte Seekriegsrecht und Landkriegsrecht beherrschen. Nicht etwa nur deshalb, weil möglicherweise ein und derselbe Krieg gleichzeitig Land- und Seekrieg und weil im einzelnen eine haarscharfe Scheidung zwischen Land- und Seekrieg nicht für alle Kriegslagen ausführbar ist, — diese Erwägung müßte ja auch den Armeeoffizier zu einer Beachtung der Hauptfragen des Seekrieges veranlassen — sondern aus dem sehr einfachen Grunde, weil die Kriegsmarine jeden Augenblick in die Lage kommen kann, auch als Instrument des Landkriegs verwendet zu werden. Denn jede Operation eines Landungskorps, die sich auf dem Festlande vollzieht, ist — wenn während eines Krieges vorgenommen — eine Aktion des Landkriegs, unterliegt also auch den Vorschriften des Landkriegsrechts. Für den Landkrieg gilt aber bekanntlich in vielerlei Hinsicht ein ganz anderes Recht als für den Seekrieg; ich brauche nur an die verschiedene Behandlung des feindlichen Privateigentums im einen und im anderen Falle zu erinnern.

Dazu kommt ein weiterer Umstand. Die modernen Kodifikationen des Kriegsrechts, d. h. die in die Form von Staatsverträgen gebrachte Zusammenstellung von Regeln über große Gebiete des Kriegsrechts, haben manche Probleme, die in beiden Kriegsarten eine Rolle spielen, nur für den Landkrieg, nicht für den Seekrieg geordnet. Es entsteht deshalb die Frage, ob die für den Landkrieg getroffenen Entscheidungen auch für den Seekrieg verwertet werden dürfen. Man wird dies zu tun häufig um so mehr geneigt sein, als in der Schlußakte der zweiten Haager Konferenz aus-

Digitized by Google

drücklich der Wunsch ausgesprochen worden ist, es möchten die Vertragsstaaten die Grundsätze des Abkommens über Gesetze und Gebräuche des Landkrieges so weit wie möglich auf den Seekrieg anwenden. Natürlich — wie weit das möglich ist, das ist eine sehr sorgfältig zu untersuchende Frage, und ich benutze die Gelegenheit, zu ihrer Prüfung anzuregen. Die Aufgabe ist nicht ganz leicht. In manchen Punkten freilich wird sich die Zulässigkeit der Analogie fast von selbst ergeben; man denke etwa an die Bestimmungen des Landkriegsreglements über Kriegsgefangene, Spione, Parlamentäre, Kapitulationen, Waffenstillstand, lauter Vorschriften, die sich im großen und ganzen ohne weiteres ins Seekriegsrechtliche übersetzen lassen. Aber ob — um aufs Geratewohl ein Beispiel herauszugreifen — die Regel über den „Mißbrauch der Nationalflagge des Feindes" (Landkriegsreglement Art. 23 unter f) auch im Seekriege **unbedingt** Geltung besitzt, darüber wird man zum mindesten streiten können.*) Wie dem nun aber auch sei, soviel ist jedenfalls gewiß, daß in zahlreichen Beziehungen die genaue Kenntnis des Landkriegsrechts eine unentbehrliche Voraussetzung für das Verständnis und für die richtige Behandlung seekriegsrechtlicher Angelegenheiten darstellt.

Allein auch wenn man dies völlig außer Ansatz lassen und den Seeoffizier ausschließlich auf die Beschäftigung mit dem Seekriegsrecht verweisen wollte und könnte, so würde man zugeben müssen, daß dieses Rechtsgebiet ungleich zahlreichere und weit mehr verwickelte und ungelöste Probleme enthält als das Recht des Landkriegs, die Domäne des Armeeoffiziers. Man kann das an einer äußeren Tatsache unschwer beobachten. Den Bemühungen der auf den beiden Haager Konferenzen von 1899 und 1907 versammelten Staatenvertreter ist es gelungen, das gesamte Landkriegsrecht in einem Reglement von 56 Artikeln zu kodifizieren; hierzu tritt das besondere Abkommen über Rechte und Pflichten der neutralen Mächte und Personen im Falle eines Landkriegs, das seinen Stoff in 20 Artikeln erledigt, und die revidierte Genfer Konvention, die hierfür 28 Artikel gebraucht hat.**) Obwohl in den 104 Artikeln dieser drei Konventionen sicherlich keine völlig erschöpfende Regelung aller Fragen enthalten ist, für die eine ausdrückliche Normierung wünschenswert wäre, so haben wir doch eine im großen und ganzen befriedigende, alles Wichtige behandelnde oder mindestens streifende internationale Gesetzgebung über den Landkrieg erhalten. Wie steht es mit dem Seekrieg? Von den Verträgen der zweiten Haager Konferenz beziehen sich nicht weniger als acht ausschließlich auf den Seekrieg, und sie enthalten mit der Londoner Deklaration über das Seekriegsrecht von 1909 zusammen 204 Artikel. Zählt man noch die vier lapidaren Sätze der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 und die Bestimmungen des Abkommens über die fiskalische Behandlung der Lazarettschiffe vom 21. Dezember 1904 hinzu, so ergibt sich als äußerer Umfang allein des kodifizierten Seekriegsrechts mehr als das Doppelte gegenüber dem kodifizierten Landkriegsrecht.***)

*) Im spanisch-amerikanischen Kriege liefen am 22. Mai 1898 amerikanische Kriegschiffe unter spanischer Flagge in den Hafen von Guantanamo ein. Die spanische Regierung legte in einer Zirkularnote hiergegen Protest ein. Siehe Perels, „Das internationale öffentliche Seerecht", 2. Auflage, S. 182 ff.

**) Ich zähle hier und im folgenden die Artikel, die sich mit Formalitäten beschäftigen (Ratifikation, Kündigung, Beitritt von Nichtsignatarmächten), nicht mit.

***) Die Petersburger Deklaration über Sprenggeschosse vom 29. November (11. Dezember) 1868 bezieht sich auf Land- und Seekrieg. Dasselbe gilt für das Abkommen der zweiten Haager

Digitized by Google

Und während die Kodifikation des Landkriegsrechts annähernd erschöpfend ist, so weiß jedermann, wieviele wichtige Fragen des Seekriegsrechts trotz aller in letzter Zeit darauf verwendeten Bemühungen einer formellen Lösung im Vertragswege unzugänglich geblieben sind.

Die größere Stoffmenge des Seekriegsrechts erklärt sich einmal aus der im Vergleiche zum Landkriege reicheren Ausgestaltung der Kriegsmittel. Ich verweise z. B. auf die Anwendung der Torpedos und Seeminen in ihren verschiedenen Formen, eine Materie, die der internationalrechtlichen Regelung besonders bedürftig ist und sie in dem einschlagenden Abkommen der zweiten Haager Konferenz nur teilweise gefunden hat. Ich verweise vor allem auf das anerkannte Rechtsinstitut der Seebeute, das in bezug auf Subjekt, Gegenstand und Ausübung eine Fülle feststehender und eine ebenso große Menge im Streite befindlicher Rechtssätze in sich schließt und eine kaum übersehbare Masse der schwierigsten und heikelsten Einzelfragen hat entstehen lassen. Im Seekriege spielt weiterhin das Recht der Neutralität eine viel bedeutendere Rolle als im Landkriege. Die Natur des Kriegsbereichs und des Kriegsschauplatzes bringt es mit sich, daß hier die Interessen der Kriegführenden und der neutralen Staaten und neutralen Personen in einer Weise zusammenstoßen, wie das im Landkriege undenkbar ist. Es ist aber wiederum das Völkerrecht, das sich bemüht, für diesen Gegensatz der Interessen einen Ausgleich zu schaffen, und die neuere Rechtsbildung hat auf diesem Gebiete eine solche Fruchtbarkeit gezeigt, daß das Neutralitätsrecht zum Gegenstande eines Studiums für sich geworden ist. Das ungeheuere Feld des Konterbanderechts gehört fast ganz, das Recht der Blockade ausschließlich dem Seekriegsrechte an. Während nun das Neutralitätsrecht für den Landoffizier im wesentlichen gleichgültig ist, besitzt es für den Seeoffizier, und zwar für jeden Seeoffizier, die allergrößte Bedeutung. Man wird ohne starke Übertreibung sagen können, daß das Neutralitätsrecht im Landkriege fast nur für die Staatsregierung und die Armeeoberleitung, in sehr geringem Umfange für die einzelnen Truppenkörper und ihre Offiziere in Betracht kommt. Im Seekriege dagegen ist es der einzelne Schiffsverband, ja das einzelne Kriegschiff, das sich bei Ausübung des Seebeuterechts, bei der seepolizeilichen Unterdrückung der Konterbande, bei der Durchführung einer Blockade dauernd in einer Sphäre bewegt, die von den geschriebenen und ungeschriebenen Normen des Neutralitätsrechts beherrscht wird. Es ist bezeichnend, daß sich das oben erwähnte Buch des Großen Generalstabes mit der Neutralität auf nicht mehr als sieben Seiten beschäftigt. Diese Kürze ist dort vollkommen angebracht. In einer für Seeoffiziere bestimmten kriegsrechtlichen Anleitung würde jener Gegenstand nicht bloß ein Zehntel, sondern mehr als die Hälfte der Darstellung in Anspruch nehmen müssen.

Mit alledem ist indessen die Bedeutung des Völkerrechts für den Seeoffizier noch keineswegs erschöpft. Für den Armeeoffizier hat das Völkerrecht in der Hauptsache Interesse nur, soweit es Kriegsrecht ist. In Friedenszeiten spielen für das Landheer internationalrechtliche Fragen eine ziemlich geringe Rolle. Die rechtliche Stellung eines Militärattachés, die Behandlung von Spionagefällen, die Wehrpflicht

Konferenz über den Beginn der Feindseligkeiten und für die drei Deklarationen über das Werfen von Geschossen und Sprengstoffen aus Luftschiffen und den Gebrauch gewisser als grausam angesehener Geschosse.

Digitized by Google

von Ausländern und Expatriierten, die Wiedererlangung ins Ausland geflüchteter Deserteure, die völkerrechtliche Seite der Luftschiffahrt — das wird so ziemlich alles sein, was hier in Betracht kommt. Für die Kriegsmarine verhält es sich ganz anders. Sie steht geradezu dauernd in einem völkerrechtlichen Milieu. Sobald das Kriegschiff den heimatlichen Ankerplatz verlassen hat, ob es im Küstenmeer kreuzt oder sich in Fahrt auf hoher See befindet, ob es einen interozeanischen Kanal durchfährt oder ob es in fremden Gewässern und Häfen seine Flagge zeigt, immer und überall bewegt es sich, so zu sagen, auf völkerrechtlichem Boden. Denn es ist das Völkerrecht, das über die Ausdehnung und die Benutzung der Küstenmeere, über die Seestraßenordnung, über das Verhalten gegenüber Schiffen von anderer Nationalität bei Begegnung, Zusammenstoß und in Fällen der Seenot, über Flagge und Schiffsgruß, über die Einfahrt in ausländische Häfen und Ströme, über die rechtliche Stellung von Schiff und Mannschaft in fremdem Hoheitsbereich, über den Verkehr mit den Obrigkeiten des Auslandes und über zahlreiche andere bedeutsame Dinge entscheidet. Und es sind Aufgaben von völkerrechtlichem Charakter, die dem Kriegschiffe als einem ständig aktionsbereiten Werkzeuge seines Staates zum Schutze nationaler Güter auf See und im Auslande übertragen sind. Daraus folgt aber: so wertvoll für jeden Seeoffizier die Einsicht in Normen und Entwicklungstendenzen des Seekriegsrechtes ist, so unerläßlich ist für ihn die intimere Kenntnis des für Friedenszeiten geltenden internationalen Seerechts und dazu einer nicht geringen Menge völkerrechtlicher Regeln und Einrichtungen, die außerhalb der Grenzen des Seerechts gelegen sind. Um was es sich in letzterer Hinsicht vor allem handelt, davon soll nachher noch gesprochen werden.

Bei der Unterhaltung mit jüngeren Seeoffizieren, mit denen ich über die Notwendigkeit der völkerrechtlichen Studien für ihre Berufsausbildung sprach, bin ich wiederholt der Meinung begegnet, es lasse sich das Erforderliche in ausreichendem Maße aus den eingehend gehaltenen Instruktionen, Verordnungen, Reglements erlernen. Die gedruckte Anweisung enthalte alles, was praktisch wichtig sei; in verwickelten Fällen könne die Schiffsbücherkiste aushelfen. Diese Auffassung beruht indes auf einem sehr wesentlichen und, wie ich glaube, bedenklichen Irrtume.

Gewiß — der Born der Instruktionen fließt reichlich. Die „Bestimmungen für den Dienst an Bord", namentlich in ihrem ersten, für den Kommandanten bestimmten Abschnitte, enthalten der Belehrungen, Vorschriften und Ratschläge für den völkerrechtlich bedeutsamen Teil des Dienstes eine schwere Menge. Wir finden hier über Rechtsstellung und Verkehr der Schiffe in fremdländischen Gewässern, über politische Tätigkeit und Asylgewährung, über Rechtsverhältnisse zwischen Kriegs- und Handelsschiffen, über das Zeremoniell u. a. m. ziemlich eingehende Ausführungen. Daneben gibt es für besondere Aufgaben, wie den Fischereischutz, den Schutz der Telegraphenkabel, die Unterdrückung des Sklavenhandels, die Verfolgung der Seeräuberei in den chinesischen Gewässern und anderes, noch besondere Gesetze, Verordnungen und Anweisungen in umfangreichen, veröffentlichten und nicht veröffentlichten Reglements. Allein auf Vollständigkeit wollen und können diese Vorschriften, wie eingehend sie sein mögen, sicherlich keinen Anspruch erheben. Außerdem aber — was das wichtigste ist — jede solche Instruktion zieht gewissermaßen nur das Fazit einer sorgfältigen und umständlichen völkerrechtlichen Rechnung, über deren Entstehung sie einen Aufschluß weder geben

Digitized by Google

kann noch soll. So wertvoll die Instruktion für die Praxis des Dienstes ist, so wenig läßt sich, genau genommen, aus ihr lernen. Ja, ich meine, sie ist, für sich allein betrachtet, nur für den Leser richtig zu verstehen, der die rechtliche Grundlage kennt, aus der sie herausgewachsen ist. Wer den inneren Zusammenhang nicht sieht, in dem sie sich zur Geschichte und zum heutigen Stande des internationalen Rechtslebens befindet, dem bietet sie ein Gerippe ohne Seele. Und so kann es nicht zweifelhaft sein: der Seeoffizier, der mehr als eine dürftige und oberflächliche Kunde von den für ihn so wichtigen internationalen Rechtsbeziehungen der Staatenwelt erhalten will, der kann sich nicht mit den Brosamen begnügen, die ihm von einer Anzahl von Reglements gereicht werden. Er muß tiefer graben. Er muß nicht nur nach Regeln, sondern nach den Gründen forschen, auf denen sie ruhen. Er muß das einigende Band aufspüren, das die dem äußeren Scheine nach ungeordnete Masse zahlloser Einzelnormen zusammenhält. Er muß das heute geltende Recht als das Ergebnis einer langen geschichtlichen Entwicklung verstehen lernen und zugleich als den Boden, in dem die Keime einer künftigen Fortbildung gelegen sind. Er muß die Maßstäbe aufsuchen, mit denen er die positiven Satzungen auf ihre sachliche Berechtigung kritisch zu prüfen imstande ist. Er muß die Brücken schlagen nach den Nachbargebieten, vor allem nach der reichen Welt des politischen, des staatsrechtlichen und des wirtschaftlichen Lebens, mit der gerade die internationale Rechtsordnung tausendfältig verknüpft ist. Mit einem Worte: er muß es unternehmen, den Gegenstand seines Interesses mit den Mitteln einer wissenschaftlichen Methode zu beherrschen.

Es ist nicht meines Amtes, über den Nutzen zu sprechen, den ein lebhaftes wissenschaftliches Studium des Völkerrechts für das Seeoffizierkorps und für die Kriegsmarine stiften würde. Wohl aber darf ich an dieser Stelle versichern, daß es für die Wissenschaft des internationalen Rechts selber, zumal für die des Seerechts und Seekriegsrechts, von nicht geringem Vorteile wäre, wenn sie sich mehr als bisher der Mitarbeit, und zwar der literarischen Mitarbeit, völkerrechtlich geschulter Offiziere zu erfreuen hätte. Uns zivilen Völkerrechtslehrern fehlt naturgemäß in vielen Dingen jene Kenntnis der praktischen Wirkungen seerechtlicher Institute und jene Einsicht in praktische Bedürfnisse des Rechtslebens, die nur der langjährige Dienst an Bord und die innige Vertrautheit mit militärischer Praxis und mit militärischen Anschauungen gewähren kann. Die Hauptaufgabe des neueren Kriegsrechts muß es sein, den richtigen Ausgleich zwischen der militärischen Notwendigkeit und den gesteigerten Forderungen der Humanität sowohl, wie des wirtschaftlichen Verkehrs zu finden. Wenn nun die Pflicht der Völkerrechtswissenschaft darin besteht, nicht nur die Erkenntnis des geltenden Rechts zu vermitteln, sondern auch an der Vorbereitung des künftigen zu arbeiten, so ist sie auf die verständnisvolle Mitwirkung militärischer Praktiker geradezu angewiesen. Aber die deutsche Literatur des internationalen Rechts hat leider nur eine geringe Zahl von Schriften aus militärischer Feder aufzuweisen. Einzelne Abhandlungen, wie z. B. die der Generale v. Hartmann, v. Boguslawski, v. Blume, haben fruchtbare Anregungen geboten. Allein völkerrechtliche Werke größeren Umfangs, wie sie etwa der amerikanische General Halleck*) oder der ehemalige nieder-

*) »International Law.« Zwei Bände. 1866, 3. Auflage 1893. — Halleck hat nach seiner Angabe das Material für den kriegsrechtlichen Teil seines Buchs im Kriege zwischen den Vereinigten

Digitized by Google

ländische Kriegsminister Generalleutnant den Beer Portugael*) oder der französische Kapitän Guelle**) geschrieben haben, sind uns von deutschen Militärs nicht beschert worden. Insbesondere das Seekriegsrecht wäre einer weniger stiefmütterlichen Behandlung von dieser Seite ebenso würdig wie bedürftig.***) Daß die Kräfte dafür schon jetzt vorhanden sind, wage ich zu behaupten. Die ausgezeichnete militärische Vertretung, die das Deutsche Reich bei den Konferenzen im Haag und in London gefunden hat, ist allein schon ein Beweis. Soll sich die Zahl dieser Kräfte vermehren, sollen wir wie bisher von dilettantischer Mißhandlung eines vornehmen Rechtszweigs auch ferner verschont bleiben, soll die militärische Praxis den ihr von Rechts wegen gebührenden Einfluß auf die Ausgestaltung des Seekriegsrechts behalten, ja vielleicht — was gut wäre — einen noch größeren gewinnen, so wird das nur dann zu erreichen sein, wenn es gelingt, dem wissenschaftlichen Studium des internationalen Rechts in den Kreisen der Seeoffiziere einen breiten Eingang zu schaffen.

Die Bedeutung des Völkerrechts für das Seeoffizierkorps ist von autoritativer Stelle längst insofern anerkannt, als das „internationale Recht" zum Bereiche der an der Marineakademie — so viel ich weiß, seit ihrem Bestehen — gelehrten Fächer gehört. Allein es ist bekannt, daß die Akademie schon aus äußeren Gründen nur für einen verhältnismäßig kleinen Teil des Seeoffizierkorps zugänglich sein kann. Zu den Vorlesungen an einer Universität — es wird freilich hier wohl im allgemeinen nur Kiel in Frage kommen — werden Offiziere bereitwilligst zugelassen. Aber begreiflicherweise werden immer nur wenige in der Lage sein, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen; auch wäre zu bedenken, daß die völkerrechtlichen Universitätsvorlesungen nach Stoffauswahl und Methode natürlich nicht in erster Linie auf die Bedürfnisse des Offiziers zugeschnitten sind. So bleibt in der Tat nichts übrig, als diesen auf das Selbststudium hinzuweisen, wie das ja auch in dem oben erwähnten Aufsatze von Glatzel in vortrefflicher Weise geschehen ist.

Dabei muß ich nun allerdings — selbst auf die Gefahr hin, einige von dem abzuschrecken, wozu ich doch anregen möchte — auf die besonderen Schwierigkeiten hinweisen, die sich einem nicht bloß oberflächlich betriebenen Selbststudium gerade auf unserem Gebiete entgegenstellen.

Das Völkerrecht ist nicht eine Wissenschaft für sich, wie etwa Geschichte oder Philosophie oder Mathematik. Völkerrecht ist ein Zweig der Rechtslehre, ja nur ein

---

Staaten und Mexiko gesammelt, den er als Hauptmann mitmachte. Er hat am Sezessionskriege in führender Stellung teilgenommen und war seit 1864 Chef des Großen Generalstabes. Siehe die Notizen über ihn bei Rivier in v. Holtzendorffs „Handbuch des Völkerrechts", Bd. 1, S. 502.

*) »Het Orloogsrecht«, 1872. — »Krijgsgebruiken en Neutraliteitsrecht«, 1886. — »Het internationaal maritiem recht«, 1888. — Dazu zahlreiche Einzelabhandlungen.

**) »La guerre continentale et les personnes«, 1881. — »Précis des lois de la guerre«, 1884.

***) Es wäre ungerecht, wenn ich nicht erwähnen wollte, daß die Völkerrechtslehre in bezug auf grundlegende Anschauungen von Wesen und Methoden des Seekriegs aus den kriegstheoretischen und kriegsgeschichtlichen Werken hervorragender deutscher Seeoffiziere — der Stenzel, Kirchhoff, Maltzahn, Rittmeyer und anderer — beträchtlichen Nutzen ziehen kann. Aber alle diese Schriftsteller behandeln die rechtliche Seite des Seekriegs nicht ex professo und jedenfalls nicht bis in die Einzelheiten hinein.

Digitized by Google

vergleichsweise kleiner Zweig dieser umfassenden Disziplin. Kein Teil der Rechtswissenschaft steht derart auf eigenen Füßen, daß er ausschließlich aus sich selbst heraus, ohne Bezugnahme auf die anderen Teile, verstanden werden könnte. Es ist beispielsweise unmöglich, die strafrechtlichen Tatbestände des Diebstahls, der Unterschlagung, des Betrugs, der Amtsverbrechen zu begreifen, wenn man nicht über die privatrechtlichen Begriffe des Eigentums, des Besitzes, des Vermögens, des Forderungsrechts und über die staatsrechtlichen des Amtes und des Beamten zur Klarheit gekommen ist. Man kann Zivilprozeßrecht nicht treiben, ohne das materielle Zivilrecht, nicht Strafprozeßrecht, ohne das materielle Strafrecht zu kennen. So steht es mit jeder juristischen Disziplin, so steht es also auch mit dem Völkerrecht. Ja, dieses setzt im Grunde eine ganze Reihe von Kenntnissen auf allen anderen Rechtsgebieten voraus. Das Auslieferungsrecht läßt sich nicht darstellen, ohne Strafrecht und Strafprozeßrecht heranzuziehen, das internationale Seerecht läßt sich nicht verstehen, ohne zum mindesten über gewisse privatrechtliche Vorstellungen, wie Eigentum und Besitz, ins Klare gekommen zu sein; man wird z. B. den Sinn und die Tragweite zahlreicher Regeln des Prisenrechts nicht völlig erfassen, wenn man nicht über Bedeutung und Arten des „Eigentums", des „Eigentumswechsels" usw. unterrichtet ist.*) Am engsten ist aber der Zusammenhang des Völkerrechts mit dem Staatsrechte. Denn das Völkerrecht ist Recht zwischen den Staaten als solchen. Es grenzt Staatsgewalt gegen Staatsgewalt ab. Daraus ergibt sich, daß jeder Völkerrechtssatz irgendeine Beziehung zu einem auch staatsrechtlich geregelten Gegenstande besitzt, daß zahlreiche staatsrechtliche Begriffe (Staatsgewalt, Souveränetät, Verfassung, Staatsorgan, Hoheitsrecht, Gebiet, Staatsangehörigkeit, Gesetz, Verordnung usw.) auch im Völkerrechte eine Rolle spielen und daß viele Rechtsinstitute eine staats- und eine völkerrechtliche Seite aufweisen; man spricht z. B. von einer völkerrechtlichen und einer staatsrechtlichen Gültigkeit der Staatsverträge und stellt für jede von ihnen verschiedene Grundsätze auf. Und ferner: da als Subjekt des völkerrechtlichen Verkehrs nur der Staat als eine Einheit aufgefaßt wird, Staatswille aber immer nur ein menschlicher Wille sein kann, der durch das staatliche Verfassungsrecht mit der Fähigkeit ausgestattet worden ist, den Staatswillen herzustellen, so bedeutet in gewissem Sinne jede völkerrechtliche Regel ein Blankett, das erst durch Heranziehung verfassungsrechtlicher Sätze ausgefüllt werden muß. Denn es ist eben das Verfassungsrecht, das uns Aufschluß gibt, ob eine Vertragsunterschrift, eine Vertragskündigung, eine Kriegserklärung, eine Flaggenhissung auf herrenlosem Boden von dem zuständigen Staatsorgan vorgenommen worden und deshalb als eine Handlung des Staates selbst zu betrachten ist. Nimmt man hinzu, daß im Völkerrechte selbstverständlich eine stattliche Reihe von Begriffen verwertet wird, die sich als „allgemeine", d. h. allen Zweigen des Rechts angehörige Begriffe bezeichnen lassen (Rechtsgeschäft, Vertrag, Vollmacht, Auftrag, Nichtig-

*) Man lese etwa Art. 60 der Londoner Deklaration über das Seekriegsrecht: „Die feindliche Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes verladenen Ware bleibt bis zur Ankunft am Bestimmungsorte bestehen, ungeachtet eines im Verlaufe der Beförderung nach Beginn der Feindseligkeiten eingetretenen Eigentumswechsels. — Übt jedoch vor der Wegnahme im Falle des Konkurses des derzeitigen feindlichen Eigentümers ein früherer neutraler Eigentümer ein gesetzliches Rückforderungsrecht in Ansehung der Ware aus, so nimmt diese die neutrale Eigenschaft wieder an." — Man kann die Bedeutung der Vorschrift nicht würdigen, wenn man nicht über die Möglichkeiten des Eigentumswechsels und über den Sinn des „gesetzlichen Rückforderungsrechts" orientiert ist.

Digitized by Google

keit usw.), so erhellt, wie unmöglich es ist, das internationale Recht ohne ständige Bezugnahme auf andere juristische Disziplinen und auf die Prinzipien der Gesamtrechtsordnung zu behandeln. Es geschieht nicht ohne Grund, daß in den — freilich unverbindlichen — Lehrplänen unserer juristischen Fakultäten das Völkerrecht in die letzten Semester des Universitätsstudiums verwiesen wird.

Nach alledem wird der Seeoffizier als juristischer Laie bei völkerrechtlichen Studien mit mancherlei Unbequemlichkeiten zu kämpfen haben, die dem Rechtsbeflissenen erspart bleiben. Es möge ihm als Trost dienen, daß er dem studiosus juris dafür in anderer Beziehung überlegen ist. Seine regelmäßig viel größeren Kenntnisse in den neueren Sprachen, in Französisch und Englisch, ohne die man auf unserem Gebiete wenig ausrichten kann, und — was besonders das Kriegsrecht anlangt — seine tiefere Einsicht in die hier in Betracht kommenden Interessen geben ihm einen Vorzug, der vieles ausgleichen kann. Aber da wir doch immer von der Voraussetzung ausgehen, daß das Studium nicht an der Oberfläche haften soll, so möchte dem Offizier, der sich eingehender mit Völkerrecht beschäftigen will, dringend zu raten sein, wenn irgend möglich, sein Augenmerk auch auf die Nachbargebiete des Völkerrechts, namentlich das Staatsrecht, zu richten. Auch dürfte es von Nutzen sein, wenn er sich durch Einblick in eine nicht zu umfangreiche, in faßlicher Form geschriebene Rechtsenzyklopädie mit den Hauptbegriffen und Grundtatsachen des Rechts überhaupt vertraut machen würde.*) Und endlich ist durchaus zu empfehlen, sich in Fällen, bei denen das Verständnis einer Quellenstelle oder einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung dem Nichtjuristen Schwierigkeiten bereitet, bei einem Juristen Rat zu holen; die Möglichkeit einer zwanglosen Konsultation dieser Art wird wohl den Meisten gegeben sein.

Die Aufforderung, sich durch Selbststudium in ein großes, wissenschaftlich reich angebautes Gebiet einzuarbeiten, wird nun auf einen fruchtbareren Boden fallen, wenn sie von einer deutlicheren Beschreibung des Lernstoffes und der besten Art seiner Behandlung begleitet wird. Man will doch das „Wie und Wo" wissen, ehe man die Reise ins unbekannte Land beginnt. In unserem Falle wird eine Übersicht über das System des Völkerrechts um so mehr am Platze sein, als dem Seeoffizier nicht zugemutet werden kann, sich mit jedem Kapitel dieser Rechtsdisziplin gleichmäßig zu beschäftigen. Ich will im Folgenden versuchen, einen kurzen Abriß vom Hauptinhalt der Völkerrechtslehre zu geben, wobei nach Kräften auf diejenigen Punkte hingewiesen werden soll, die für den Offizier besonders bedeutsam sind. Im Anschluß daran will ich etwas näher ausführen, wie nach meiner Vorstellung das Studium

*) Als in hervorragendem Maße hierfür geeignet möchte ich bezeichnen einmal das kleine, fesselnd geschriebene Büchlein von Radbruch, „Einführung in die Rechtswissenschaft", Leipzig 1910 (Preis 1,25 ℳ), sodann Kohler, „Einführung in die Rechtswissenschaft", Leipzig 1902 (Preis 4,50 ℳ). Das Buch ist außer den Jüngern der Rechtswissenschaft „auch dem denkenden Publikum gewidmet, für welches die Rechtswissenschaft meist ein verschlossenes Buch bildet, das ihm höchstens da einige Seiten öffnet, wo die Not des Lebens den Menschen zwingt, das Recht anzurufen". Nüchterner geschrieben, aber brauchbar, ist Grueber, „Einführung in die Rechtswissenschaft", Berlin 1908 (Preis 3 ℳ). Auch diese Schrift will „einem auch in nichtjuristischen Kreisen empfundenen Verlangen nach allgemeiner Rechtsbelehrung entgegenkommen und den Bedürfnissen jener entsprechen, deren Beruf ein gewisses Maß von Rechtskenntnis erfordert". — Sehr fein, aber schwieriger: Merkel, „Juristische Enzyklopädie", 4. Auflage, Berlin 1909.

Digitized by Google

am zweckmäßigsten einzurichten ist und welche Hilfsmittel dafür vorzugsweise in Betracht kommen.

II.

Seitdem der „Vater" des Völkerrechts, der Holländer Hugo Grotius, in dem Titel seines grundlegenden Werkes „De jure belli ac pacis" (1625) den Inhalt der internationalen Rechtsordnung in Friedensrecht und Kriegsrecht geschieden hat, ist diese Zweiteilung in den Gesamtdarstellungen des Völkerrechts bis auf die Gegenwart regelmäßig beobachtet worden; alle Versuche einer anderen Gruppierung haben sich als gekünstelte systematische Spielereien erwiesen oder haben nur andere Namen für die gleiche Sache zu erfinden vermocht. In der Tat trifft jene Disposition schon um deswillen das Richtige, weil es durchaus notwendig ist, das Kriegsrecht als einen in sich abgeschlossenen Kreis von Rechtsnormen für sich zu behandeln. Nur in zwei Beziehungen besteht heute ein Anlaß, die Systematik des Grotius und seiner Schule zu vervollständigen.

Auf der einen Seite konnte es einer tiefer eindringenden, dogmatischen Beschäftigung mit dem Völkerrecht nicht entgehen, daß sich innerhalb des Friedens- und des Kriegsrechts manche gemeinsame Rechtssätze finden. Um ein ganz einfaches Beispiel zu geben: der Grundsatz, daß eine völkerrechtliche Vereinbarung nur dann bindend ist, wenn sie von den staatsrechtlich zuständigen Organen geschlossen worden ist, gilt für die Verabredung eines Waffenstillstandes oder für die Kapitulation einer Festung ebenso gut, wie für ein Grenzabkommen oder einen Schiedsvertrag. So ergibt sich die Notwendigkeit, dem Friedens- und Kriegsrecht einen sogenannten allgemeinen Teil des Völkerrechts voranzustellen, der die für den gesamten Staatenverkehr, den friedlichen wie den feindlichen, gültigen Rechtsnormen behandelt.

Auf der anderen Seite gehören mit dem Kriege, als dem äußersten Mittel, einen Gegner zur Erfüllung eines wirklichen oder behaupteten Anspruchs zu nötigen, die weniger drastischen, nichtkriegerischen Zwangsmittel des internationalen Rechtsverkehrs, wie z. B. die Repressalien, die Friedensblockade, unzweifelhaft zusammen. Man darf demnach in geringfügiger Abweichung von der Grotianischen Überlieferung Friedensrecht und Zwangsrecht oder „materielles" und „formelles" Völkerrecht einander gegenüberstellen. Dem letzteren wird man dann passenderweise auch jene rechtlichen Einrichtungen einfügen, die zur Vermeidung eines internationalen Zwanges, insbesondere zur Verhütung eines Waffenganges geschaffen und in der neuesten Phase der Völkerrechtsbildung aufs reichste ausgestaltet worden sind: die Verhandlung, die guten Dienste, die Vermittlung, das schiedsgerichtliche Verfahren.

Ob die geschichtliche Entwicklung des Völkerrechts als ein Kapitel für sich oder jeweils im Zusammenhange mit den einzelnen Lehren behandelt und studiert werden solle, ist eine verhältnismäßig untergeordnete Frage der Systematik. Wie ich meine, schließt das eine das andere nicht aus. Man wird die historische Grundlage der wichtigeren internationalen Rechtsinstitute am besten bei der Erörterung dieser selbst unterbringen, also etwa die Geschichte des Konsularrechts mit dem geltenden Recht der konsularischen Vertretung, die Geschichte der Kaperei, des Seebeuterechts, des Konterbandebegriffs und der Blockade mit der Schilderung dieser Kriegsmittel als solcher verbinden. Aber daneben besteht doch auch das Bedürfnis nach einer

Digitized by Google

chronologisch angelegten historischen Zusammenfassung der Gesamtrechtsentwicklung, die ohne näheres Eingehen auf Einzelheiten die charakteristischen Merkmale der aufeinanderfolgenden Perioden des internationalen Rechtslebens herausarbeiten kann. Denn nur bei einem solchen Verfahren läßt sich ein Verständnis für den Einfluß gewinnen, den die geistigen, politischen, wirtschaftlichen Mächte der verschiedenen Zeitalter auf die Völkerrechtsbildung im ganzen ausgeübt haben.

Wir brauchen bei solcher historischen Rückschau nicht viel mehr als etwa vier Jahrhunderte zurückzugehen. Denn weder das Altertum noch das Mittelalter haben eine von der Staatenwelt ihrer Zeit als bindend anerkannte, überstaatliche Gemeinschaftsordnung hervorgebracht. Die Antike nicht, weil ihr der Gedanke einer internationalen Interessengemeinschaft, welche die Voraussetzung jedes Völkerrechts bildet, völlig fremd war; das Mittelalter nicht, weil die in staatlichen und kirchlichen Dingen herrschende universalistische Weltanschauung mit der Existenz einer Vielheit selbständiger Staaten, die wiederum eine Voraussetzung alles Völkerrechts ist, im Widerspruche stand. So kennen wir erst seit dem Zeitalter der Reformation ein echtes Völkerrecht, seit der Zeit, da sich aus dem Rahmen des in der Idee bisher festgehaltenen Weltstaates die auf sich selbst stehenden und in sich geschlossenen europäischen Staatswesen herausschälen, der Begriff der Souveränetät als einer nach außen sich richtenden Eigenschaft der Staatsgewalt entsteht, die Glaubensspaltung einen Riß in die Einheit des christlichen Weltreiches legt, der Gedanke des europäischen Gleichgewichts aufkommt, die Entdeckung der neuen Welt mit ihren tiefgreifenden Wirkungen auf Wirtschaftsordnung, See- und Handelsverkehr eine Fülle neuer internationaler Beziehungen hervorbringt. Eine geschichtliche Gesamtbetrachtung wird zu verfolgen haben, wie sich diese im fünfzehnten und sechzehnten Jahrhundert geschaffenen Grundlagen in der Zeit vom Westfälischen Frieden bis zur Periode der französischen Revolution festigen und vertiefen, wie sich der allmähliche Abschluß der modernen Staatengruppierung vollzieht und die Bildung der europäischen Großmächte, schließlich der Eintritt der Vereinigten Staaten von Amerika in das Völkerkonzert seinen besonderen Einfluß auf die Völkerrechtsordnung gewinnt, wie das im Utrechter Frieden anerkannte justum potentiae aequilibrium die gesamte europäische Politik beherrscht, wie sich das Naturrecht und die Gedanken der Aufklärung der Rechtswissenschaft bemächtigen und auf dem Umwege über sie auch zu einer Veränderung der internationalen Rechtspraxis beitragen. Die allgemeine Völkerrechtsgeschichte zeigt uns dann endlich die gewaltigen Umwälzungen, die auch auf diesem Gebiete das neunzehnte Jahrhundert hervorgebracht hat. Der ursprünglich auf die christlich-europäische Staatengesellschaft beschränkte Geltungsbereich des Völkerrechts findet durch den Beitritt der unabhängig gewordenen mittel- und südamerikanischen Kolonien, durch die feierliche Aufnahme des Osmanischen Reiches, durch die Ausdehnung abendländischer Völkerrechtsgrundsätze auf die asiatische Staatenwelt eine Erweiterung von unabsehbarer Tragweite. In demselben Augenblick, wo der kolonisatorische Drang der europäischen Staaten sie aufs neue ihre Arme nach Osten und Süden ausstrecken läßt, entstehen auch ganz neue völkerrechtliche Probleme und neue Formen für territoriale Ausdehnung und für Abgrenzung von Hoheitsgebieten und Interessensphären. Der Wiener Kongreß holt die alte Idee des europäischen Gleichgewichts aus dem Schutte hervor, den die brutale Rücksichtslosigkeit

Digitized by Google

der napoleonischen Eroberungspolitik auf sie geworfen, und die legitimistische Politik der Großmächte führt in ihrer internationalrechtlichen Konsequenz zur Verkündung des Rechtes der Intervention in Verfassungsangelegenheiten solcher Staaten, deren Haltung die gemeinsamen Interessen der alten Dynastien zu gefährden droht. Diese Politik leidet freilich schon während des Freiheitskampfes der Griechen gegen die türkische Herrschaft ihren ersten Schiffbruch. Gleichzeitig meldet aber der mächtig aufstrebende Staat jenseits des Atlantischen Ozeans seinen Anspruch an, bei der Feststellung oberster Grundsätze internationalen Rechtes mitzureden. In dem ersten Teile der Monroe-Doktrin erklärt er dem Interventionsprinzip offen den Krieg, allerdings nur, um in dem zweiten sich selbst den maßgebenden Einfluß auf die Gestaltung des ganzen Amerika vorzubehalten. Wir sehen ferner, wie im neunzehnten Jahrhundert der Gedanke der Nationalität seine halb staatenbildende, halb staatenvernichtende Kraft entfaltet und in den Einrichtungen von Option oder Plebiszit auch einen rechtlichen Ausdruck findet. Wir beobachten endlich, wie in dieser lebensstarken Zeit die ungeheure Entwicklung der Technik eine ebenso ungeheure Steigerung des internationalen Verkehrs und eine Erleichterung der Bevölkerungsbewegung hervorruft, die wiederum die Entstehung zahlloser gemeinsamer Interessen der Kulturstaaten und die Ausbildung eines kaum mehr zu übersehenden Systems von Post-, Telegraphen-, Eisenbahn-, Handels-, Schiffahrts- und Rechtsschutzverträgen zur Folge hat.

Auch das Kriegsrecht wird in diese große Bewegung hineingezogen. Denn auch dieser Teil des internationalen Rechts ist in jeder Periode von den herrschenden politischen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen Verhältnissen und Anschauungen abhängig. In erster Linie natürlich von der jeweiligen Heeresverfassung, die indes ihrerseits wieder durch andere Kulturfaktoren aufs entscheidendste bestimmt wird. Im Zeitalter der Reformation bewirkt es die Ausbildung der Feuerwaffe, daß das alte ritterliche Lehensheer zum Söldnerheere umgewandelt wird. In dieser Truppenmasse kann sich zuerst etwas wie eine Kriegssitte, die Vorläuferin des Kriegsrechts, entwickeln; in den „Artikelbriefen" und „Reiterbestallungen" des sechszehnten Jahrhunderts finden wir in hundertfacher Wiederholung die Auffassung der Zeit über das im Kriege zu beobachtende Verfahren wiedergegeben. Aus dem Söldnerheere geht die stehende, wiewohl noch immer nach dem Werbesystem verfaßte Armee hervor; erst sie ist in der Lage, eine feste kriegsrechtliche Tradition entstehen zu lassen. Die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht, die Umbildung der Söldnertruppe in das Volksheer, kann wiederum nicht ohne Einfluß auf den Geist der Armee bleiben, und die das moderne Kriegsrecht so stark durchziehenden Humanisierungstendenzen stehen ohne Zweifel im Zusammenhange mit der Tatsache, daß sich in den heutigen Kriegen der zivilisierten Staaten Heere gegenüberstehen, die die wertvollsten Elemente der ganzen Nation umschließen. Was endlich das Seekriegsrecht anlangt, so liegt es auf der Hand, welche Wirkungen hier — neben den anderen — die allmählich veränderte Technik der Seeschiffahrt, die dadurch bedingte Veränderung in der Schiffsbesatzung, die neue Gestalt der Seekriegswaffen hervorrufen und welchen Druck die gesteigerte Empfindlichkeit des Seehandels gegenüber der Seekriegführung auf deren Wesen ausüben mußte.

Mit dieser selbstverständlich nur ganz flüchtigen Skizze wollte ich lediglich zeigen, daß sich die Zusammenhänge der Völkerrechtsbildung mit den allgemeinen Ent-

Digitized by Google

wicklungsmomenten der politischen und der Kulturgeschichte nicht wohl bei Gelegenheit der Darstellung einzelner Rechtsinstitute nebenher mitbehandeln lassen. Die allgemeine Geschichte des Völkerrechts wird vielmehr zweckmäßig in eine Einleitung zum System des Völkerrechts gestellt werden. Diese Einleitung hat aber gleichzeitig die Aufgabe, über die Natur des Völkerrechts und über die Formen der Völkerrechtsbildung, d. h. über die sogenannten Quellen des Völkerrechts, Auskunft zu erteilen.

Wer sich mit dem Studium des Völkerrechts befaßt, muß sich vor allem Anfang über die Eigenart dieses Teiles der Rechtsordnung klar geworden sein. Das Völkerrecht — ich ziehe hier, wie immer, diese Bezeichnung dem vieldeutigen Ausdrucke „internationales Recht" vor — nimmt in der Tat gegenüber allen anderen Rechtsgebieten eine merkwürdige Sonderstellung ein. Ja, der Unterschied von den anderen ist so groß, daß es niemals an Leugnern des Völkerrechts, d. h. an Männern gefehlt hat, die das Völkerrecht des Namens „Recht" für unwürdig erklärt haben. Man hat sich gewöhnt, bei dem Worte „Recht" an einen Bestand von Regeln zu denken, die uns von einer über uns stehenden Macht, vor allem von einem Staate, zur Befolgung anbefohlen sind, und man vermeint, die Hauptgewähr für die genaue Einhaltung dieses Befehls in der Möglichkeit eines Zwanges zu sehen, der von dem Träger der Befehlsgewalt gegen den Unbotmäßigen angewendet wird. Nun bedeutet aber Völkerrecht ein Recht „zwischen den Völkern", richtiger zwischen den Staaten, und zwar in der Regel gerade zwischen solchen Staaten, die keiner höheren Gewalt unterworfen, die souveräne Staaten sind; denn das Recht, das von einem Oberstaate, etwa einem Bundesstaate wie dem Deutschen Reiche, seinen Gliedstaaten für ihr Verhalten diktiert wird, ist Staatsrecht und kein Völkerrecht. Und nicht nur der Befehls-, sondern auch der Zwangscharakter scheint dem Völkerrecht völlig abzugehen, weil eben über den Subjekten dieses Rechtes keine Gewalt steht, die aus eigener Macht einen Zwang gegen sie ausüben könnte. Man hat deshalb häufig über dieses „Recht" gespottet, dem jeder Staat Hohn sprechen könne, und dem, wie die Geschichte lehre, so oft schon Hohn gesprochen worden sei.

Es liegt auf der Hand, daß solche Urteile über den Wert des Völkerrechts nicht eben sehr zu einer sorgfältigen Beschäftigung mit ihm einladen. Wer mag sich mit einer Sache abgeben, die keinen Anspruch erheben kann, ernsthaft genommen zu werden? Allein jene Angriffe auf den Rechtscharakter des Völkerrechts halten einer näheren Prüfung nicht stand.*)

Es ist zunächst eine offensichtliche petitio principii, wenn man das Völkerrecht als ein Nicht-Recht deshalb bezeichnet, weil es nicht auf Gesetzen beruhe. Denn die Begriffe Recht und Gesetzesrecht decken sich keineswegs. Auch innerhalb des Staates gibt es Gewohnheitsrecht. Auch innerhalb des Staates ist es nichts Unerhörtes, daß ein Rechtssatz nicht von oben her den Staatsuntertanen diktiert, sondern von denen, für die er gelten soll, in freier Vereinbarung geschaffen wird; Geschäftsordnungen parlamentarischer Versammlungen oder Statuten zahlreicher Verbände oder die Familiengesetze

*) Die Grundgedanken der folgenden Skizze sind breiter entwickelt im ersten Kapitel meines Buches: „Völkerrecht und Landesrecht", Leipzig 1899. Einzelne Ausführungen entnehme ich meiner Schrift: „Unitarismus und Föderalismus im Deutschen Reiche", Tübingen 1907.

Digitized by Google

des Hochadels und der mit Autonomie ausgestatteten reichsritterschaftlichen Familien liefern die Beispiele. Freilich könnte man einwenden: alle diese Vereinbarungen wie auch das Gewohnheitsrecht schöpfen doch ihre verbindliche Kraft erst wieder aus der Autorität des Gesetzes, sie seien Recht, weil der Staat sie zu Recht mache; die Geltung zwischenstaatlicher Vereinbarungen könne dagegen auf den Ausspruch eines solchen höheren Rechtssatzes nicht zurückgeführt werden. Indes bei Lichte besehen ist dieser Unterschied nur äußerlich. Denn auch das Gesetz des Staates empfängt seine verpflichtende Kraft zwar zunächst wieder aus einer Verfassung, also gleichfalls aus einem Gesetz; aber diese Verfassung selbst vermag ihre Geltung nicht mehr auf eine rechtliche Autorität zu stützen. Alles Recht also, im Staate und für die Staaten, ruht im letzten Grunde auf der Autorität sittlicher Mächte, die außerhalb und überhalb der Welt des Rechtes gelegen sind. Die Verbindlichkeit der Rechtsordnung als solche läßt sich niemals rechtlich beweisen. Auch das staatliche Recht ist für uns „verbindlich", es „gilt" für uns nur deshalb, weil wir uns innerlich dem Willen, aus dem es fließt, unterworfen fühlen. Das Abhängigkeitsgefühl der Rechtsuntertanen gegenüber der Rechtsquelle ist der Verpflichtungsgrund des Rechts. Ohne dieses Gefühl der Gebundenheit gibt es keine Geltung des Rechts. Stirbt es ab, so ist es um die verbindliche Kraft des Rechts geschehen, und will eine neue Ordnung, etwa die aus einer Revolution oder Usurpation oder Eroberung hervorgehende Verfassung eines neuen Staates die Geltung einer Rechtsordnung gewinnen, so kann das nicht eher geschehen, als bis sich ihr gegenüber das Gefühl der Abhängigkeit eingestellt hat.

Nun kann freilich dieses Gefühl selbst wieder auf sehr verschiedenen Gründen beruhen, und diese können nicht nur nach Ort und Zeit, sondern auch bei den Angehörigen desselben Rechtskreises sehr verschieden sein. Furcht vor der Macht, uralte Überlieferung, die Verstandeserwägung, daß es irgendwelche Ordnung des Zusammenlebens geben müsse, moralische und namentlich religiöse Motive können jedes für sich oder zusammen im Spiele sein. Unter allen bestimmenden Gründen ist aber einer an psychologischer Kraft den meisten anderen überlegen. Wir Menschen folgen am freudigsten einer Satzung, bei deren Entstehung wir mitgewirkt haben. Denn es tritt uns solchenfalls in dem Willen, der uns beherrscht, nicht ein durchaus fremder Wille, sondern gleichzeitig unser eigener entgegen. Wir glauben dann, daß wir nicht bloß anderen, sondern im letzten Grunde uns selbst gehorchen. Mit dieser Tatsache rechnen die Einrichtungen, die das Wesen des konstitutionellen Staates ausmachen; sie verstärken das Gefühl der Abhängigkeit gegenüber dem Rechtswillen, indem sie den Staatsbürger bei der Entstehung des Gesetzes mitwirken lassen. Dieselbe Tatsache ist aber auch für die Geltung des Völkerrechts letztlich entscheidend. Völkerrecht ist nichts anderes als der Ausdruck eines von einer Staatengemeinschaft erzeugten Gemeinwillens. Jeder Staat, der einer weiteren oder engeren Staatengemeinschaft angehört, nimmt an der Bildung des Gesamtwillens der Gemeinschaft, sei es durch ausdrückliche Erklärungen, sei es durch stillschweigende Billigung, Anteil. Er ist an diesen Gemeinwillen gebunden, und er fühlt sich auch — das ist eine nicht bestreitbare Tatsache internationalen Lebens — an ihn gebunden. Aber er fühlt sich eben deshalb gebunden, weil ihm in jenem Gesamtwillen kein schlechthin fremder Wille, sondern auch sein eigener entgegentritt. Möglich, daß sich dies Verhältnis ändert. Möglich,

Digitized by Google

daß der einzelne Staat seinen Anteil an jenem Gemeinwillen, sozusagen, zurückzieht, wenn ihm das Recht selbst hierfür ein Mittel zur Verfügung stellt, — man denke an die Kündigung eines völkerrechtlichen Vertrages, bei dessen Abschluß sich die Vertragsparteien die Kündigung vorbehalten haben. Möglich auch, daß das Gefühl der Gebundenheit einem einzelnen Rechtssatze gegenüber allmählich bei allen Beteiligten schwindet, weil sich die Rechtsnorm überlebt hat. Dann wird der Rechtssatz von selber aufhören zu gelten, genau wie überlebte staatliche Ordnungen ihre Geltung ohne ausdrückliche Beseitigung einbüßen können. Aber eines ist gewiß: hat sich ein Staat durch feierliche Erklärung an eine internationale Ordnung angeschlossen, oder hat er sich — was für junge Staatsgebilde besonders in Betracht kommt — durch seinen Beitritt der hergebrachten Ordnung eines Rechtskreises unterstellt, so ist er an den Inhalt solcher Ordnung gebunden; sie *gilt* für ihn, auch wenn im einzelnen Falle das Recht seinem Interesse zuwiderlaufen würde. An der Geltung des Völkerrechts wird auch schlechterdings nichts dadurch geändert, daß seine Normen übertreten *werden können* und gelegentlich übertreten worden sind. Wer das Gegenteil lehrt, der müßte folgerichtig annehmen, daß auch die staatlichen Gesetze, die den Diebstahl oder den Betrug oder die Beleidigung verbieten, nicht gelten, weil sie mißachtet werden können und tagtäglich dutzendfach mißachtet werden! Im übrigen darf man kühnlich behaupten, daß bewußte Verletzungen des Rechts auf dem Gebiete des internationalen Lebens sehr viel seltener sind, als im Bereiche des sozialen Lebens der Einzelnen. Das gilt selbst für den Krieg und im Kriege; es ist heute nichts falscher als das alte Wort: inter arma silent leges. Daß auch inmitten des blutigen Waffenspiels der Völker, bei dem Krone und Land den Einsatz bilden, das Recht *nicht* schweigt, gerade diese Tatsache beweist mehr als alles andere die Kraft der Völkerrechtsordnung. Und wenn sich doch einmal in äußersten Fällen ein Staat in voller Erkenntnis der formellen Rechtswidrigkeit seines Tuns über internationale Rechtssätze hinwegsetzen sollte, weil er nicht anders handeln zu *können* glaubt, so würde das gegen die „Geltung" des Völkerrechts ebenso wenig beweisen, wie etwa ein Staatsstreich oder eine Revolution die Unverbindlichkeit des Verfassungsrechts *innerhalb* des Staates darzutun vermöchte.

Nicht weniger irrtümlich ist schließlich die Behauptung, das Völkerrecht könne kein Recht sein, weil es keinen Zwangscharakter habe. Die Begründung ist zunächst einfach falsch. Auch hinter dem Völkerrecht steht der Zwang. Nur freilich ein Zwang von eigener Art. Nicht der Zwang, wie ihn im Staate die obrigkeitliche Gewalt mit den Mitteln des gerichtlichen Urteils und der behördlichen Vollstreckung ausübt, vielmehr ein Zwang, dessen Anwendung in die Hand des verletzten Rechtssubjektes selbst gelegt ist. Aber doch jedenfalls ein Zwang, auf den der Verletzte, der in seinem Rechte Gekränkte, der in seinen Ansprüchen Unbefriedigte, ein echtes *Recht* hat. Denn darüber, daß dem Staate die Befugnis zusteht, und zwar von Völkerrechts wegen die Befugnis zusteht, durch Anwendung eigenen Zwanges den widerspenstigen Verpflichteten unter seinen Willen zu beugen, kann nicht gestritten werden. Mag solcher Zwang in Repressalien oder in kriegerischer Gewalt bestehen, immer ist er Ausübung *berechtigter* Eigenmacht, genau wie die Selbsthilfe im bürgerlichen Verkehre, der in der Rechtsordnung des älteren Privatrechts ein sehr breiter Raum verstattet war

Digitized by Google

und auch in der heutigen noch einiger Spielraum vergönnt ist. Ja, man kann sagen, daß der Anspruch von Staat gegen Staat in dieser Hinsicht gar vielen Ansprüchen des Einzelnen gegen den Genossen oder das Gemeinwesen überlegen ist, da das heutige Recht dem Individuum den eigenen Zwang zumeist verwehrt. Daß solche Selbsthilfe nicht in jedem Falle zum Ziele führt, ist allerdings gewiß. Aber das gilt für jede Art des Zwanges. Auch die prozessuale Zwangsvollstreckung im Staate kann versagen. Der Trotz eines eigensinnigen Schuldners, den das Gericht zur Vornahme einer Handlung verurteilt hat, kann weder durch Geldstrafen noch Gefängnis, ja er könnte nicht einmal durch die Folter gebeugt werden, wenn der Beharrliche lieber sterben als sich unterwerfen wollte. Außerdem gilt bekanntlich auch im Zivilprozeß das Sprichwort, daß, wo nichts ist, der Kaiser sein Recht verloren hat!

Allein hiervon ganz abgesehen — eine vertiefte Betrachtung des Rechtslebens hat uns gelehrt, daß der Zwang ohnehin dem Rechte nicht wesentlich ist. Wir haben auch innerhalb des Staates zahlreiches Recht, das durch keinerlei Zwang geschützt ist. Niemand zweifelt z. B. heute daran, daß der König unter dem Rechte steht. Indessen zur Befolgung rechtlicher Gebote darf kein König gezwungen werden. Bei Lichte besehen gibt es aber überhaupt keinen rechtlichen Anspruch, der durch einen absolut sicheren Zwangsapparat beschirmt wäre. Denn offenbar würde dieser Apparat nur dann von absoluter Zuverlässigkeit sein, wenn derjenige, der ihn handhaben darf und soll, zur Anwendung des Zwanges auch seinerseits gezwungen werden könnte. Nun steht aber der Zwang fast ausschließlich in der Hand des Staates, und über den Staat hat der Einzelne keine Gewalt. Versagt sich der Staat, so ists mit dem Zwangsschutze vorbei. Ich kann den Richter, der mir sein Ohr nicht leihen will, bei seinem Vorgesetzten verklagen. Ich kann auch gegen den säumigen Vorgesetzten einen höheren anrufen. Ich kann zuletzt bis zu Minister und König gehen. Aber ich kann mich vom König nicht an eine höhere Instanz wenden. Man sieht, der Rechtsuchende wird immer an eine Grenze gelangen, wo nach einem bekannten Worte das Gezwungenwerden aufhört und nur noch das Zwingen denkbar ist, — an eine Grenze also, wo das Recht nicht mehr auf einen Schutz durch seine eigenen Mittel rechnen kann, sondern ihn wieder bei anderen, bei sittlichen Mächten suchen muß. Nur ist die Grenze bei dem einen Rechtssatze weiter, beim anderen enger gesteckt. Es gibt gut geschütztes und weniger gut geschütztes Recht. Einen absoluten Schutz aber gibt es für keinen Rechtssatz. Und daraus folgt: auch wenn das Völkerrecht — was es tatsächlich nicht ist — ohne jeden Zwangsschutz wäre, so würde es vielleicht im Werte, aber nicht im Wesen hinter dem staatlichen Recht zurückstehen.

Die Ausführungen über die Eigenart des Völkerrechts haben uns nun schon der Erkenntnis nahe geführt, auf welche Weise neue Völkerrechtssätze entstehen können, wie es — um mich juristisch auszudrücken — mit der Quelle des Völkerrechts bestellt ist. Wenn das Völkerrecht ein Recht für eine Mehrheit gleichgeordneter Staaten bedeutet, so vermag kein Staat für sich allein Völkerrecht zu erzeugen. Kein Staatsgesetz ist imstande, Völkerrecht hervorzubringen. Denn wie könnte ein deutsches Gesetz den französischen Staat, ein französisches den deutschen verpflichten? Folglich muß jeder Völkerrechtssatz auf einer Gesamtleistung mehrerer Staaten beruhen, auf einer Willenseinigung, einer Vereinbarung. Neues Völkerrecht kann keinem Staate aufgedrängt

Digitized by Google

werden. Es kann niemals durch Majorisierung eines Staates, etwa durch Mehrheitsbeschluß auf einem Kongresse zustande kommen. Wenn auf einer internationalen Konferenz Beschlüsse mit Majorität gefaßt werden, so hat das nur den Sinn einer geschäftlichen Maßregel, die die Herstellung eines Vertragsentwurfes erleichtern soll. Aber es steht der überstimmten Regierung vollkommen frei, ob sie am Schlusse den Entwurf annehmen oder ablehnen will. Auch wenn sich die für die Fortbildung des Völkerrechts maßgebenden Staaten, die Großmächte, auf einem Kongresse über eine Akte geeinigt haben, so ist deren Inhalt zunächst nur für sie, nicht für andere zu Recht geworden. Die Londoner Erklärung über das Seekriegsrecht wird auch nach ihrer Ratifikation nur für die Unterzeichner, für die Außenstehenden aber erst nach deren Beitritt verbindlich werden. Nur im Bereiche des völkerrechtlichen Verbandslebens, z. B. auf einem Kongresse des Weltpostvereins oder in den Delegiertenversammlungen eines Staatenbundes, wie des vormaligen Deutschen Bundes, entscheiden Majoritätsbeschlüsse. Indes das ist keine Ausnahme von unserem Satze. Denn in solchen Fällen hat sich der überstimmte Staat von vornherein der Majorität unterworfen, indem er sich mit dem Statut des Verbandes, dem Vereinsvertrage, der Bundesverfassung einverstanden erklärt hat; diese Satzungen selbst aber konnten ihm nicht aufgedrängt, sie mußten einstimmig festgestellt werden.

Wenn alles Völkerrecht lediglich auf Vereinbarung beruht, so ist es selbstverständlich, daß es ein allgemeines, d. h. für alle Staaten gleichmäßig geltendes Völkerrecht so gut wie gar nicht geben kann. Höchstens ganz fundamentale Sätze, wie die von der Unverletzlichkeit der Gesandten, sind Gemeingut der ganzen Staatenwelt. Im übrigen beschränkt sich die Geltung jeder Völkerrechtsnorm immer nur auf einen bestimmten Kreis von Staaten, eben auf die, die an der Feststellung der Norm teilgenommen haben. Der Kreis kann groß oder klein sein. Es gibt Staatsverträge, die von der Mehrzahl aller heutigen Staaten unterzeichnet worden sind; man denke an den Weltpostvertrag oder an die Abkommen der Zweiten Haager Konferenz. Aber es gibt keinen allgemeinen Auslieferungs- oder Konsularvertrag, sondern nur zahllose einzelne, freilich unter sich vielfach übereinstimmende Spezialabkommen über diese Gegenstände. Daraus erwächst für die Praxis wie für die Wissenschaft die Notwendigkeit, in jeder Frage, die nach geschriebenem Recht zu beurteilen ist, die Anwendbarkeit einer Satzung für den einzelnen Staat vorab genau festzustellen. Diese Aufgabe ist nicht immer ganz leicht. Sie wird unter anderem dadurch verwickelt, daß bei neueren, unter großer Beteiligung fertiggestellten Verträgen einzelne der Vertragsparteien das Instrument „unter Vorbehalt" bestimmter Artikel unterzeichnet haben, womit sie zum Ausdruck bringen wollten, daß sie sich zwar dem Vertrage im ganzen, nicht aber den vorbehaltenen Bestimmungen zu unterwerfen gesonnen seien. Es kommt vor, daß solcher Vorbehalt auch die Anwendbarkeit anderer Vertragsklauseln gegenüber den „Vorbehaltsstaaten" in Frage stellt oder doch manchem der bedingungslos angenommenen Artikel in bezug auf sie eine veränderte Bedeutung gibt.*)

Jede Vereinbarung bedeutet ein Zusammentreffen von Willenserklärungen. Da eine Willenserklärung in verschiedenen Formen abgegeben werden kann, so werden auch

*) Insbesondere die Verträge der Zweiten Haager Konferenz sind mit zahlreichen Vorbehalten versehen. Ihre Tragweite ist noch nicht genügend untersucht worden.

Digitized by Google

die internationalen Vereinbarungen, aus denen Völkerrechtssätze hervorgehen, auf verschiedenen Wegen zustande kommen. Vor allem kann jeder Wille entweder ausdrücklich, d. h. durch das gesprochene oder geschriebene Wort, oder stillschweigend, d. h. durch Handlungen und Zeichen erklärt werden, die auf den dahinter liegenden Willen einen Rückschluß gestatten. Im heutigen Völkerrecht spielen die ausdrücklichen Vereinbarungen, die sogenannten Staatsverträge, die Hauptrolle. Wenn sie den Zweck haben, für die Vertragsparteien einen größeren Teil des Völkerrechts möglichst erschöpfend zu normieren, so sprechen wir gewöhnlich von Kodifikationen. So ist das auf die Unterdrückung des Sklavenhandels abzielende internationale Recht in der Brüsseler Antisklaverei-Akte vom 2. Juli 1890, das Recht der internationalen Stromschiffahrt in der Wiener Kongreßakte kodifiziert worden. Die Genfer Konvention, das Haager Reglement über die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges, die verschiedenen im Haag und in London vereinbarten Verträge über bestimmte Gebiete des Seekriegsrechts bedeuten „Partialkodifikationen" des Völkerrechts. Die Gegenwart ist solchen abschließenden und umfassenden Vereinbarungen außerordentlich geneigt. Für die Zukunft wird von manchen Optimisten eine Gesamtkodifikation des ganzen Völkerrechts erwartet, ein Traum, der schwerlich sehr bald in Erfüllung gehen wird.

Neben der ausdrücklichen spielt die stillschweigende Vereinbarung von Völkerrecht heute eine weniger auffällige, aber darum keine unbedeutende Rolle. Es ist nichts Seltenes, daß eine von einer Minderheit von Staaten festgestellte Norm von vielen anderen ohne förmliche Erklärung des Einverständnisses tatsächlich beobachtet und damit stillschweigend angenommen wird. So ist das Reglement des Wiener Kongresses über den Rang der Gesandten samt seiner Ergänzung durch das Aachener Protokoll vom 21. November 1818 nach und nach zu „allgemeinem" Recht geworden. Die Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 hat auch von Nicht-Signatarstaaten und von Mächten, die ihr nicht ausdrücklich beigetreten sind, hier und da Anerkennung gefunden. Die Anerkennung eines neuen Staates erfolgt unter der selbstverständlichen Bedingung, daß sich der neue Genosse in der Staatenwelt auch ohne besondere Zusicherung den Hauptgrundsätzen internationaler Rechtsordnung unterwerfe. Und endlich: was man gewöhnlich als internationales Gewohnheitsrecht bezeichnet, ist nach richtiger Auffassung nichts anderes als ein Recht, das durch stillschweigende Billigung einer völkerrechtlichen Übung als gültig anerkannt worden ist.

III.

Die Wissenschaft des Völkerrechts hat, wie wir sahen, aus den Sätzen des Friedens- und Kriegsrechts eine Reihe von Prinzipien entwickelt, die diesen beiden Teilen der internationalen Rechtsordnung gemeinsam sind. Sie pflegt sie unter der Überschrift „Allgemeine Lehren" zu behandeln. Und zwar beziehen sich diese allgemeinen Lehren auf zweierlei. Sie sprechen zum ersten von den „Subjekten des Völkerrechts" und zum andern von den „juristischen Tatsachen", aus denen sich völkerrechtliche Ansprüche und Verpflichtungen ergeben.

Als Subjekte des Völkerrechts, d. h. als Personen, die befähigt sind, völkerrechtliche Rechte und Pflichten zu haben, können der Natur der Sache nach nur die Staaten als solche angesehen werden. Die Staaten, nicht ihre Angehörigen,

Digitized by Google

die Staatsbürger. Diese kommen für das Völkerrecht nur als Objekte, auf die sich ein großer Teil der internationalen Normen bezieht, niemals als Subjekte in Betracht. Es ist das ein Satz, der dem Laien und dem Anfänger zuweilen verwunderlich erscheint. Aber er ist unbestreitbar und wird auch nur von wenigen bestritten. Das Völkerrecht hat es lediglich mit der Abgrenzung staatlicher, nicht mit der Abgrenzung individueller Interessen zu tun. Die Interessen der Einzelpersonen schützt das staatliche, nicht das Völkerrecht. Wird beispielsweise ein Deutscher von der Obrigkeit des Staates Venezuela mißhandelt, so hat nach Völkerrecht nicht er, sondern das Deutsche Reich einen Anspruch auf Genugtuung und Schadenersatz. Gewiß hat der Deutsche gegen das Reich einen Anspruch auf Schutz gegenüber dem Auslande, und er hat im gegebenen Falle vielleicht auch gegen den venezolanischen Staat einen Anspruch auf Entschädigung, wenn und soweit nämlich ihm dieser für die Rechtsbeugung seines Richters oder die Gewalttat seiner Polizeibehörde haftet. Aber der erste dieser Ansprüche gründet sich auf die deutsche Reichsverfassung,*) der zweite auf das venezolanische Gesetz, beide also nicht auf das Völkerrecht. Der wahre Sachverhalt wird zuweilen durch die ungenaue Formulierung von Völkerrechtssätzen im Sprachgebrauche des gewöhnlichen Lebens, aber auch in Staatsverträgen verdeckt. Man sagt z. B., es sei der neutrale Schiffer verpflichtet, die Durchbrechung einer Kriegsblockade zu unterlassen; bei Zuwiderhandlung habe der Kriegführende ihm gegenüber das Recht, sein Fahrzeug aufzubringen und einzuziehen. Richtig, d. h. völkerrechtlich richtig muß es heißen: im Kriege hat die Kriegspartei das Recht, den Zugang zur feindlichen Küste durch eine Blockade zu sperren; tut sie das in den vom Völkerrechte aufgestellten Formen, so gewinnt sie neutralen Staaten gegenüber das Recht, Schiffe ihrer Flagge, die den Versuch des Blockadebruchs unternehmen, zu konfiszieren. Recht und Pflicht beziehen sich also auch hier auf den kriegführenden und den neutralen Staat. Jener empfängt vom Kriegsrecht eine Befugnis, die ihm in Friedenszeiten nicht zustehen würde, dieser muß sich etwas gefallen lassen, wogegen er vermöge seines Schutzrechtes während des Friedens energisch einschreiten könnte.

Man hat allerdings in einem der jüngsten Staatsverträge den Ansatz zu einer Entwicklung finden wollen, die das Individuum in den Kreis der Völkerrechtssubjekte einführen werde. In dem (zwölften) Abkommen der Zweiten Haager Konferenz über die Errichtung eines internationalen Prisenhofes — der Vertrag ist bekanntlich noch nicht ratifiziert — wird in gewissen Fällen nicht nur den Regierungen, sondern auch „Privatpersonen", sowohl neutralen als solchen, die dem feindlichen Staate angehören, die Möglichkeit eingeräumt, gegen die Entscheidung eines nationalen Prisengerichts bei dem in Aussicht genommenen „Internationalen Prisenhof" Rekurs einzulegen. In Wahrheit wird auch diese Bestimmung, wenn sie ratifiziert werden sollte, an der völkerrechtlichen Stellung des Einzelnen nichts ändern. Sie verbessert seine Chance, insofern ihm die Aussicht eröffnet wird, die Zulässigkeit des Einspruchs gegen die Wegnahme seines Eigentums nicht nur von einem Prisengerichte des Nehmestaates, sondern auch von einer internationalen Instanz nachgeprüft zu erhalten. Aber ein Recht wird ihm von Völkerrechts wegen nicht eingeräumt. Berechtigt bleibt nach wie

*) Reichsverfassung, Artikel 3, Absatz 6: „Dem Auslande gegenüber haben alle Deutschen gleichmäßig Anspruch auf den Schutz des Reichs."

Digitized by Google

vor nur der Staat, dem er angehört, und nur dieser ist es, der durch das Abkommen einen neuen Anspruch erhalten soll. Während nach geltendem Recht der Staat, dessen Bürger durch die Ausübung des Prisenrechts zu Schaden gekommen ist, einen Anspruch gegen den Kriegführenden besitzt, daß dieser die Konfiskation erst in Gemäßheit des Spruches eines von ihm — dem Kriegführenden — bestellten Prisengerichts durchführe, so soll jener nach dem Konventionsentwurf verlangen können, daß über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme nicht nur der Kriegführende selbst entscheide, sondern in bestimmten Fällen die Entscheidung einem internationalen Spruchkollegium überlasse. Also auch hier, wie überall, nur Recht zwischen Staat und Staat; aus einem völkerrechtlichen Vertrage können dem Individuum unmittelbar weder Rechte noch Pflichten erwachsen. Soll auf Grund internationaler Verständigung der Einzelne wirklich berechtigt oder verpflichtet werden, so muß das staatliche Gesetz die völkerrechtliche Norm erst ins Landesrechtliche übersetzen.*)

Die Völkerrechtslehre kann sich nun nicht damit begnügen, die Tatsache festzustellen, daß die Staaten die Subjekte des völkerrechtlichen Verkehrs sind. Sie wird sich — und gerade hier berührt sie sich mit der Staatslehre — mit den Begriffsmerkmalen des Staates zu beschäftigen, d. h. zu ermitteln haben, unter welchen Voraussetzungen eine menschliche Gemeinschaft als Staat zu betrachten und anzuerkennen ist. Die Frage hat nach manchen Richtungen unmittelbar praktische Bedeutung. So ist es z. B. notwendig zu wissen, ob Kolonien eines Staates, namentlich die mit weitgehenden Rechten der Selbstverwaltung ausgestatteten (Kanada, Australien, Britisch-Südafrika), als Träger völkerrechtlicher Rechte erscheinen, ob sie also Staatsverträge schließen, eine eigene Flagge führen können usw. Es wird ferner zu prüfen sein, ob und inwieweit die Souveränetät oder Nichtsouveränetät eines Staates für das Völkerrecht von Bedeutung ist. Sind die Vasallenstaaten der Pforte — heute kommt wesentlich nur Ägypten in Betracht — Subjekte des Völkerrechts? Haben die Glieder eines Bundesstaates, vor allem die deutschen Einzelstaaten, die schweizerischen Kantone, die Gliedstaaten der amerikanischen Union eine vollkommene oder eine geminderte völkerrechtliche Handlungsfähigkeit? Und wenn das zweite zutrifft — was in der Tat der Fall ist — wie weit gehen ihre internationalen Kompetenzen? Können sie Gesandte und Konsuln ernennen, Verträge unter sich und

*) Ich weiß genau, welchen Eindruck diese Auseinandersetzung auf meine nichtjuristischen Leser machen wird! Sie werden sagen: das sind juristische Haarspaltereien ohne jede praktische Bedeutung. Ich versichere ihnen, daß die Frage von größter praktischer Tragweite ist. Ein Beispiel statt hunderter. Nach Artikel 23 der Genfer Konvention „soll" das Wahrzeichen des Roten Kreuzes auf weißem Grunde auch in Friedenszeiten nur zur Bezeichnung der in der Konvention geschützten Sanitätsformationen und -Anstalten, Personen und Ausrüstungsgegenstände gebraucht werden. Wird nun durch diese internationale Abmachung der Einzelne gebunden? Könnte etwa die deutsche Behörde lediglich unter Bezugnahme auf das Abkommen einem Fabrikanten verbieten, ein Haarfärbemittel mit jenem Zeichen zu versehen? Sie kann es nicht, solange ihr nicht das deutsche Gesetz die Möglichkeit dazu bietet! Zum Erlasse eines solchen Gesetzes ist freilich der Staat international-rechtlich verbunden. Das Deutsche Reich ist dieser Pflicht nachgekommen in dem Reichsgesetze zum Schutze des Genfer Neutralitätszeichens vom 22. März 1902 (Reichsgesetzbl. S. 125); s. dazu die Bekanntmachungen vom 7. und 8. Mai 1903 (Reichsgesetzbl. S. 215, 216). — Die Genfer Konvention trägt übrigens der Sachlage selber Rechnung; vgl. dort Artikel 27.

Digitized by Google

mit dem Auslande schließen, und wenn ja, auf welchen Gebieten? Das Thema steht mit einem anderen in engster Verbindung: nämlich mit der Bedeutung der staatlichen Verfassung für das Völkerrecht. Nach dem heute geltenden Grundsatze der Nichtintervention hat die Art der Staatsverfassung, also die Frage, ob Monarchie oder Republik, im allgemeinen auf die internationale Stellung des Staates keinen Einfluß. Jeder Staat ist in bezug auf die Gestaltung seiner Organisation — von seltenen Sonderverhältnissen abgesehen — vollkommen frei. Andere Staaten haben es deshalb hinzunehmen, wenn er seine Verfassung ändert. Aber umgekehrt gilt auch völkerrechtlich nur ein auf verfassungsmäßige Weise zustande gekommener Wille als Wille des Staates. Daraus ergibt sich — und zwar nicht nur in kritischen Übergangszuständen, sondern auch im gewöhnlichen Laufe der Dinge — Recht und Pflicht der Prüfung, ob eine sich als Vertreter eines Staates ausgebende Persönlichkeit nach dem maßgebenden Rechte seines Staates zur Vertretung legitimiert ist. Die Flagge einer revolutionären Regierung z. B. braucht nicht anerkannt zu werden, jedenfalls nicht eher, als bis die illegitime Gewalt auf irgend eine Weise zu einer legitimen geworden ist, und keine Regierung läßt sich auf Verhandlungen mit dem Abgesandten einer anderen ein, ehe sie dessen Vollmacht geprüft und als richtig befunden hat. Die Lehren von der Entstehung neuer, dem Untergange alter Staaten, von der Anerkennung neuer Staatsgebilde, neuer Herrscher, veränderter Herrschertitel und anderes, schließlich aber auch die Regeln über den Rang der Staaten gehören alle in gewissem Sinne in denselben Zusammenhang hinein.

Wie im Verkehre der Individuen, so führt auch im Bereiche des internationalen Lebens die Gemeinsamkeit von Interessen und die Ergänzungsbedürftigkeit der Einzelpersonen zu dauernden Verbindungen mit anderen. Das Völkerrecht hat es deshalb in beträchtlichem Umfange mit sogenannten Staatenverbindungen zu tun. Sie spielen heute praktisch eine sehr große Rolle; man kann die ständige Zunahme der internationalen Vereinsbildung geradezu als ein charakteristisches Zeichen der Gegenwart ansehen. Den einfachsten Typus bildet die völkerrechtliche Gesellschaft, d. h. eine vertragsmäßige Verbindung mehrerer Staaten zur Verfolgung einzelner Aufgaben. Zwei oder mehr Staaten bauen z. B. auf gemeinsame Kosten eine Eisenbahn, führen einen gemeinsamen Krieg, übernehmen ein Kollektivprotektorat über einen dritten, schwächeren Staat, überwachen gemeinsam die Neutralität eines interozeanalen Kanals. Komplizierter wird dieses Verhältnis, wenn sich die Gesellschafter zur Aufstellung gemeinsamer Organe entschließen; man denke an die in Deutschland häufigen Gerichtsgemeinschaften oder an den ehemaligen Oberrichter von Samoa, vor allem an die besondere Rechtsform der „Realunion", d. h. der auf Vereinbarung beruhenden Gemeinschaftlichkeit des Staatsoberhauptes (Österreich-Ungarn, früher Schweden-Norwegen), an die sich die Gemeinsamkeit anderer Organe, des auswärtigen Ministeriums, des Heeres, der Flotte anschließen kann. Das gemeinsame Interesse kann aber auch durch die Gründung eines echten Vereins mit besonderer, eigener Organisation erfüllt werden: die politische Staatenverbindung des Staatenbundes (Deutscher Bund) und die äußerst zahlreichen Verwaltungsvereine, die in den letzten Jahrzehnten gegründet worden sind, als da sind Zollvereine, Weltpost- und internationaler Telegraphenverein, die Vereine zum Schutze des literarischen, künst-

Digitized by Google

lerischen, gewerblichen Urheberrechts usw. liefern die Beispiele. Die Grundlagen ihrer Verfassung und die Eigenart ihrer Organe (internationale Kommissionen, internationale Bureaus u. a. m.) zu prüfen, gewährt ein hohes Interesse. In unseren Zusammenhang gehören sie hinein, weil für sie alle die Frage aufzuwerfen und zu beantworten ist, ob und inwieweit sie als Subjekte des Völkerrechts aufgefaßt werden können und müssen. —

Der Staat ist für unsere Anschauung eine Einheit, die als solche unabhängig ist von dem Wechsel ihrer Teile. Der Staat ist mithin unabhängig von dem Wechsel der Staatsangehörigen, aus denen er sich zusammensetzt, und von dem Wechsel der Männer, die ihn regieren und verwalten. So notwendig nun diese Abstraktion vom Einzelnen für unser ganzes staatliches Denken ist, so sicher ist es doch auf der anderen Seite, daß sich die Einheit des Staates — wie jede Einheit — allein in unserer Vorstellung vollzieht. Für die sinnliche Wahrnehmung kommt der Staat in jedem Augenblicke und in jeder Lage nur durch die Handlungen menschlicher Persönlichkeiten zur Erscheinung. Nur indem wir davon ausgehen, daß alle diese Individuen — Regent, Richter, Staatsanwalt, Steuerbeamter — nicht im eigenen Interesse, sondern im Interesse der Volksgesamtheit tätig werden, gelangen wir ganz von selbst dazu, uns in ihren Handlungen die Gesamtheit, den Staat, als handelnd vorzustellen.

Die juristische Bezeichnung für eine Person, in deren Wollen und Handeln der Staat wollend und handelnd gedacht wird, ist *Staatsorgan*. Da die Staatsorgane im Völkerrechte in erster Linie nur insoweit in Betracht kommen, als sie den Staat gegenüber anderen Rechtssubjekten repräsentieren, so nennt man sie auch *völkerrechtliche Repräsentanten* des Staats. Vorausgesetzt, daß sie die nach Landesrecht erforderliche Legitimation besitzen, gilt auch im Völkerrechte ihre Erklärung als Erklärung ihres Staates, die von ihnen begangene Verletzung des Völkerrechts als staatliches Delikt. Für beides hat der Staat, den sie darstellen, einzustehen; denn er selbst ist es ja, der in ihnen handelt. Der Staat ist also gebunden an das Versprechen, das sie in seinem Namen abgegeben, er haftet, wenn sie gegen internationales Recht verstoßen haben. Daraus ergibt sich ohne weiteres, daß auch die rechtliche Stellung dieser Repräsentanten selber einer völkerrechtlichen Regelung fähig und bedürftig ist.

Zu den Repräsentanten gehören vorzugsweise die Staatsoberhäupter, ihre Minister, vor allem die Minister der auswärtigen Angelegenheiten, die Organe des diplomatischen Verkehrs in ihren verschiedenen Klassen als Botschafter, Gesandte, Ministerresidenten, Geschäftsträger samt dem Personal ihrer Missionen, die aus besonderen Anlässen zur Erfüllung staatlicher Aufträge nach dem Auslande geschickten Kommissare, die für die Wahrnehmung der Handelsinteressen und den Schutz ihrer Nationalen bestellten Konsuln. Nicht minder sind die Kommandanten von Truppenkörpern, die sich im Auslande befinden, in erster Reihe die Kommandanten von Kriegschiffen, zur Repräsentation ihres Staates berufene Staatsorgane. Aber es kann schließlich jede Gerichts-, Polizei-, Militärbehörde als staatlicher Repräsentant im völkerrechtlichen Verkehre erscheinen, wenn sie nämlich in irgendwelcher Weise mit ausländischen Behörden in unmittelbaren Verkehr tritt, also etwa bei Auslieferungsanträgen oder bei Erledigung auswärtiger Requisitionen.

Das Völkerrecht hat in einer vielhundertjährigen Entwicklung ein außer-

Digitized by Google

ordentlich umfangreiches System von Normen ausgebildet, nach denen sich die Behandlung der Staatsrepräsentanten durch fremde Staaten richtet. Namentlich das Gesandtschafts- und Konsularrecht gehört zu den am reichsten angebauten Gebieten der internationalen Rechtsordnung. Für den Seeoffizier wird hier nicht alles von Interesse und Bedeutung sein. Er wird z. B. weder Neigung, noch Anlaß haben, sich in die feineren Fragen zu vertiefen, die dem Institut der Konsulargerichtsbarkeit angehören oder sich mit den verwickelten Einzelheiten der gesandtschaftlichen Immunität und Exterritorialität zu befassen. Aber ganz fremd wird ihm doch das Gebiet nicht bleiben dürfen. Etwas über die völkerrechtliche Vorzugsstellung der Staatsoberhäupter zu wissen, kann auch für ihn von Wichtigkeit sein. Die vielseitige Berührung mit der Diplomatie seines Staates im Auslande, vor allem aber die Notwendigkeit eines dauernden Zusammenarbeitens mit den konsularischen Vertretern in fremden Häfen und ausländischen Stationen muß es ihm nahelegen, sich mit den wichtigsten Sätzen des Gesandtschafts- und Konsularrechts vertraut zu machen. Über die verschiedenen Arten und die Rangverhältnisse der Gesandten, über ihre Beglaubigung und Abberufung, über die wichtigsten ihrer Vorrechte, über den Unterschied von Berufskonsuln und Wahlkonsuln, Handels- und Jurisdiktionskonsuln, Konsuln und Konsularagenten, über die Notwendigkeit des Exequatur, über den Gegensatz in der Rechtsstellung des Konsuls im Abendland und in den „nichtchristlichen" Staaten, vor allem auch über die Aufgaben des Konsulats als solchen wird er einigermaßen unterrichtet sein müssen. —

Die Lehre von den juristischen Tatsachen, die wir als den zweiten Gegenstand des „allgemeinen Teiles" des Völkerrechts bezeichneten, stellt in systematischer Form alle diejenigen Lebensvorgänge zusammen, an die sich nach völkerrechtlichen Regeln bestimmte Rechtswirkungen anknüpfen können.

Als solche rechtsbegründende Tatsachen erscheinen zunächst die Handlungen, natürlich die Handlungen im Sinne des Völkerrechts, also die Handlungen, die von den Repräsentanten der Staaten in deren Namen vorgenommen werden. Sie sind entweder Rechtsgeschäfte oder Delikte, die ersteren einseitige oder zweiseitige Rechtsgeschäfte. Ein einseitiges Rechtsgeschäft würde z. B. eine Kriegserklärung, die Erklärung einer Blockade oder die Ernennung eines Gesandten sein. Zweiseitige Rechtsgeschäfte sind die Vereinbarungen und Verträge. Beides, die Rechtsgeschäfte wie die Delikte, sind juristische Tatsachen insofern, als das objektive Recht aus ihnen subjektive Rechte und Pflichten hervorgehen läßt. Der Vertrag verpflichtet zur Erfüllung, das Delikt gibt dem Verletzten Anspruch auf Genugtuung oder Schadenersatz. Für beide haben Theorie und Praxis ein ausgedehntes System von Regeln entwickelt. Das gilt namentlich für die Verträge. Zahlreiche Rechtssätze handeln von den Bedingungen ihrer Gültigkeit, vor allem von der Form ihres Abschlusses, von Unterzeichnung und Ratifikation, von Kündigung, Rücktritt und sonstigen Gründen ihrer Aufhebung.

Den Handlungen stehen alle anderen rechtsbegründenden Tatsachen gegenüber. Sie lassen sich nicht besonders klassifizieren; man kann nur negativ sich ausdrücken: es gehört hierher alles, was nicht völkerrechtliche Handlung ist. Also etwa der Zeitablauf oder die Tatsache des Besitzes. Aber auch die Handlungen von Individuen, die nicht staatliche Repräsentanten sind. Und gerade das ist ein Kapitel von besonderer

Digitized by Google

Bedeutung. Denn der Staat haftet nach Völkerrecht in beträchtlichem Maße für solche Handlungen. Wenn im Gebiete des türkischen Staates von türkischen Staatsangehörigen oder von Fremden, die sich hier aufhalten, Rechtsgüter eines fremden Staates verletzt werden, so ist der türkische Staat nach völkerrechtlicher Satzung hierfür verantwortlich. Also wenn der Gesandte eines fremden Staates verletzt, ein vor Anker liegendes Kriegschiff fremder Flagge angegriffen, ein Konsulatswappen besudelt, ausländische Reisende mißhandelt oder von Räubern verschleppt werden, so muß der Staat, auf dessen Territorium sich dergleichen ereignet, dafür einstehen. Er muß, wenn ihn eine Schuld trifft, den Schaden ersetzen. Er muß in jedem Falle Genugtuung leisten, je nach Lage der Sache in den hergebrachten feierlichen oder unfeierlichen Formen, durch eine Entschuldigung, durch eine Sühnegesandtschaft, durch Salutieren der beleidigten Flagge. Auch die Bestrafung des Täters ist nichts anderes als die Erfüllung solcher internationalen Haftpflicht.

Man sieht, daß auch in diesem Bereiche mancherlei enthalten ist, was für den Seeoffizier von Interesse sein muß. Gewiß wieder nicht alles; über Einzelheiten mag er hinweglesen. Aber gewisse Hauptregeln sollten ihm nicht unbekannt bleiben. Das gilt insbesondere für die Normen über das Zustandekommen völkerrechtlicher Verträge und für die damit in äußerem Zusammenhang stehende Lehre von den Formen des internationalen Geschäftsverkehrs. Wodurch sich eine diplomatische „Note" von einer „Depesche" unterscheidet, sollte auch der Offizier wissen. Von den Formalitäten, die bei einem Kongresse oder einer Konferenz beobachtet werden, von den Regeln über die Sprache der Verhandlungen und der Vertragsinstrumente,*) von der Reihenfolge, die bei der Unterzeichnung internationaler Dokumente beobachtet zu werden pflegt, von alledem müßte er wenigstens eine Ahnung haben. Daß die meisten völkerrechtlichen Verträge mit der Unterzeichnung durch die zum Abschlusse bevollmächtigten Vertreter noch nicht rechtskräftig sind, sondern daß es hierzu noch der endgültigen Genehmigung durch das Staatsoberhaupt und des Austausches der Genehmigungsurkunden bedarf, das ist ein Satz von so grundlegender Bedeutung, daß er jedem geläufig sein muß. Mir ist begegnet, daß ein nicht mehr ganz junger Seeoffizier den Unterschied von Signatur und Ratifikation der Staatsverträge nicht kannte. Es ist klar, daß jemandem, der von diesen Dingen nichts weiß, gar vieles, z. B. die ganze, uns alle so lebhaft beschäftigende Frage, wie es mit der Ratifikation der Londoner Seekriegsrechtsdeklaration werden wird, schlechterdings unverständlich bleiben muß.

*) Ich komme auf diesen Punkt noch einmal zurück.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Die britische Reichskonferenz von 1911.

Von Dr. Hans Plehn, London.

Seitdem die Reichskonferenzen eine feststehende Einrichtung geworden sind und regelmäßig alle vier Jahre zusammentreten, kann man nicht erwarten, daß jede neue Konferenz besonders große Ergebnisse aufwiese. Eine Konsolidierung des Reiches, wie sie den Imperialisten von Anfang vorschwebte, kann nur allmählich und schrittweise vor sich gehen, wenn nicht große äußere Ereignisse den Prozeß beschleunigen sollten. Bisher sind die praktischen Ergebnisse jeder einzelnen Konferenz verhältnismäßig gering gewesen. Faßt man aber die gesamte Entwicklung seit der ersten Konferenz von 1887 ins Auge, so nimmt man doch einen bedeutenden Fortschritt wahr. Von nicht geringer Bedeutung ist auch, daß sich die Stellung der englischen Liberalen zu dem Imperialismus in dem letzten Jahrzehnt wesentlich geändert hat. Bis in den Anfang des neuen Jahrhunderts bestand in der Partei ein entschiedener Gegensatz zwischen liberalen Imperialisten und Kleinengländern. Dieser Gegensatz hat aufgehört zu existieren. Sieht man von wenigen Ausnahmen ab, so hat sich der imperialistische Gedanke der gesamten liberalen Partei, ja sogar der Arbeiterpartei bemächtigt. Natürlich muß man beträchtliche Unterschiede machen und darf die mannigfachen Abstufungen und Schattierungen nicht übersehen. Allgemein gesprochen ist der Imperialismus der Radikalen nicht aggressiv nach außen, wie wenigstens einige unionistische Richtungen es sind, und viele Liberale scheuen geradezu das Wort „Imperialismus", weil sie damit den Begriff des Jingotums verbinden. Aber das Ergebnis ist, daß der eigentliche kleinenglische Standpunkt heute nur noch von den wenigen geteilt wird, die auch sonst an den alten Idealen der Manchesterschule festgehalten haben. In den 60er und 70er Jahren nahmen noch beide große Parteien den kleinenglischen Standpunkt ein, d. h. sie betrachteten die Kolonien im Grunde als ein notwendiges Übel und erwarteten mit Sicherheit und ohne Bedauern, daß sie sich dereinst vom Mutterlande losreißen würden. Daß ein großer Teil der liberalen Partei diese Auffassung länger bewahrt hat als die Konservativen, ist leicht zu erklären. Die Manchesterdoktrin war von Anfang an gerade das Dogma der Radikalen gewesen, und es war ein konservatives Ministerium, das den Imperialismus, welcher das Manchestertum als politische Weltanschauung ablöste, in die praktische Politik einführte. Dazu kam, daß die Liberalen nach 1886 nur mit einer kurzen Unterbrechung 20 Jahre in der Opposition standen und daß sie demnach wie die gesamte Politik so auch den Imperialismus der Konservativen zu bekämpfen hatten; und der ausgeprägt kleinenglische Standpunkt, den die Radikalen Ende der 90er Jahre einnahmen, entstand aus dem Gegensatz zu dem spezifischen Imperialismus, der zum Burenkrieg geführt hatte. Anderseits hat gerade das wirtschafts- und kolonialpolitische Programm Chamberlains von 1903 sehr viel dazu beigetragen, bei den Liberalen ein größeres Interesse an dem Reiche zu erwecken. Viele von ihnen begannen erst damals das Reich sozusagen neu zu entdecken. Die Liberalen hatten volle Sympathie mit dem demokratischen Charakter des politischen Lebens in den Kolonien und mit den dezentralistischen Tendenzen, die ihre Stellung im Reiche bezeichnet, während die zentralistischen Bestrebungen wesentlich im unio-

Digitized by Google

nistischen Lager vertreten waren. Auch blieb es nicht ohne Wirkung auf die Haltung der Partei, daß die nun liberale Regierung in ihrer Reichspolitik eine Reihe von Erfolgen gehabt hat, wie die Fortschritte in der wehrpolitischen Organisation und die Begründung der südafrikanischen Union. Das Interesse am Reiche wuchs und das Kleinengländertum starb aus. Das Interesse der Arbeiterpartei am Reiche wurde besonders durch das Emporsteigen der Arbeiterparteien in Australien und Neuseeland gefördert, und es war bezeichnend, daß gleich in den ersten Jahren nach den Wahlen von 1906 namhafte Führer der englischen Arbeiterpartei Studienreisen nach verschiedenen Teilen des Reiches unternahmen.

Die kolonialen Minister selbst haben sich sowohl über die Ergebnisse der jetzigen Konferenz als der von 1907 befriedigend ausgesprochen. Sensationelle oder dramatische Debatten hatten sie nicht erwartet, wohl aber gefunden, daß man nützliche Arbeit geleistet hatte. Die diesjährige Konferenz war die erste, die als Reichskonferenz nach der Verfassung, die im Jahre 1907 festgelegt worden war, getagt hat. Sir Wilfried Laurier hob den Fortschritt hervor, den der Übergang von den früheren Ressortkonferenzen des Kolonialamts zu dem neuen System bedeutete, wo es Konferenzen zwischen gleichberechtigten Regierungen geworden sind. Bemerkenswert war, daß der englische Premierminister, entgegen dem früheren Gebrauch, nicht nur bei der Eröffnungssitzung, sondern bei einem sehr großen Teil der übrigen Verhandlungen persönlich den Vorsitz führte und so dem erhöhten Status der Konferenz Ausdruck verlieh. Eine weitere Neuerung war, daß die kolonialen Minister zu den Beratungen der Reichsverteidigungskommission (Imperial Defence Committee) zugezogen wurden und daß der Staatssekretär des Auswärtigen auf der Konferenz erschien, um über die internationale Lage Aufschlüsse zu geben. Kein Geringerer als Lord Curzon hat betont, daß alles dies einen entschiedenen Fortschritt des Reichsgedankens bedeute, und mehrere koloniale Minister haben sich in demselben Sinne ausgesprochen.

Das verfassungspolitische Problem konnte auf direktem Wege der Lösung nicht nähergeführt werden. Der von Neuseeland ausgehende Versuch zu einer Lösung erlitt, wie zu erwarten war, ein vollständiges Fiasko. Die Resolution, die Sir Joseph Ward einbrachte, lautete anfänglich auf Errichtung eines Reichsrates (Imperial Council of State), der aus Vertretern aller Teile des Reiches bestehen sollte, gleichviel ob diese Selbstregierungsrechte besäßen oder nicht, und der die Reichsregierung in allen Fragen beraten sollte, die die überseeischen Dominions beträfen. Bei Beginn der Debatte änderte Sir Joseph seine Resolution; jetzt sollten nur die autonomen Kolonien in dem Reichsrat vertreten sein, so daß also Indien und die Kronkolonien ausgeschlossen waren. Während seines Vortrages wechselte er seinen Standpunkt von neuem und überraschte die Konferenz mit dem Plan eines Reichsparlaments. Er warf übrigens die staatsrechtlichen Begriffe etwas durcheinander; er hatte, während er sprach, bald eine nähere, bald eine fernere Entwicklungsstufe des Reichsparlaments im Auge und bewegte sich auch sonst in Widersprüchen, so daß die Versammlung einige Mühe hatte, sich ein deutliches Bild von seinen Ideen zu machen. Sein konkreter Vorschlag ging darauf hinaus, ein Repräsentantenhaus und einen Reichsrat zu begründen. Auf je 200 000 Einwohner (der weißen Rasse) sollte je ein Abgeordneter in das Repräsentantenhaus gewählt werden, in dem somit das Vereinigte Königreich 220,

Digitized by Google

Kanada 37, Australien 25, Südafrika 7, Neuseeland 6 und Neufundland 2 Vertreter haben würde. Der Reichsrat sollte aus 12 Mitgliedern bestehen, je 2 Vertretern des Mutterlandes und der einzelnen Dominions. Demnach mußten sich in dem Repräsentantenhaus die Kolonien und in dem Reichsrat England in einer schwachen Minderheit befinden. Daneben verlangte Sir Joseph Ward eine exekutive Behörde von nicht mehr als 15 Mitgliedern. Dem Parlament, das Sir Joseph einige Male als ein Parlament zu Reichsverteidigungszwecken definierte, sollten alle Reichsangelegenheiten zugewiesen werden, einschließlich der Fragen über Krieg und Frieden, auswärtige Angelegenheiten, Verträge, Wehrfragen und der damit zusammenhängenden Steuern. Nach einem Zeitraum von 10 Jahren sollte das Reichsparlament das Recht der Besteuerung besitzen. Dadurch wäre natürlich die Autonomie der Dominions vernichtet gewesen. Der Plan selbst war so wenig klar durchdacht, daß der Vortragende häufig durch Fragen und Einwürfe unterbrochen wurde, und die ganze Idee war so völlig utopisch, daß alle Konferenzmitglieder sie ablehnten, und Sir Joseph schließlich selbst seine Resolution zurückzog.

Auf der letzten Konferenz von 1907 war die Errichtung eines ständigen Sekretariats für die Reichskonferenz beschlossen worden. Zugleich war eine Rekonstruktion des Kolonialamts gefordert worden, und der damalige Kolonialsekretär Lord Elgin hatte sich bereit erklärt, eine besondere Abteilung für die Dominions und eine andere für die Kronkolonien einzurichten, so daß beide Arten von Kolonien, der Verschiedenheit ihres Ranges entsprechend, voneinander getrennt sein sollten. Diese Änderung war inzwischen durchgeführt worden. Ebenso war das Sekretariat eingerichtet, aber es erhielt seinen Platz im Kolonialamt, unter der Verantwortung des Kolonialsekretärs. Das hatte nicht allen kolonialen Regierungen genügt; namentlich Australien war mit dieser Abschlagszahlung nicht zufrieden gewesen. Aber seitdem hatte ein Regierungswechsel stattgefunden, und der neue Premierminister teilte nicht den Standpunkt seines Vorgängers. Von Südafrika lag ein Antrag vor, daß alle Angelegenheiten, die die Dominions beträfen, sowie das neue Sekretariat der Konferenz direkt unter den Premierminister gestellt werden sollten. Allein Mr. Asquith erklärte, das wäre mit der Fülle seiner amtlichen Obliegenheiten völlig unvereinbar. Neuseeland beantragte die völlige Loslösung des neuen Departements für die Dominions von dem Kolonialamt. Es sollte ein besonderes Staatssekretariat für sie errichtet werden, so daß sie von der Verwaltung der Kronkolonien vollständig getrennt wären; die Oberkommissare (High Commissioners) der Dominions sollten zu den Beratungen der Reichsverteidigungskommission Zutritt erhalten und von dem Staatssekretär des Auswärtigen zu Beratungen zugezogen werden, soweit die Interessen der Dominions in Betracht kämen. Endlich forderte die neuseeländische Resolution, daß die Oberkommissare den einzigen Kanal für den Geschäftsverkehr zwischen dem Mutterlande und den Dominions bilden und identische und gleichzeitige Informationen erhalten sollten. Die englische Regierung war ihrerseits bereit, dem Sekretariat der Reichskonferenz eine ständige Kommission zur Seite zu setzen, die bereits auf der Konferenz von 1907 zur Beratung gestanden hatte, und diese sollte das Bindeglied zwischen den nur alle vier Jahre tagenden Konferenzen bilden. Diese Kommission sollte nach dem Vorschlag der englischen Regierung aus den höheren Beamten des Kolonialamts, dem

Digitized by Google

Staatssekretär, dem parlamentarischen und dem permanenten Unterstaatssekretär usw. und den Oberkommissaren oder sonstigen Vertretern der Dominions bestehen; sie sollte lediglich beratende Befugnisse haben und sich ausschließlich mit Fragen befassen, die zu den Beratungsgegenständen der letzten und der künftigen Konferenz gehörten. Gegen alle diese Vorschläge wurden mannigfache Einwände erhoben. Aus prinzipiellen Gründen trat der kanadische Premierminister gegen die ständige Kommission ein, die er ja schon auf der letzten Konferenz bekämpft hatte. Er besorgte, daß sie die autonomen Rechte der Kolonien beeinträchtigen könnte. Sir Wilfried Laurier betonte, daß die jüngste Rekonstruktion des Kolonialamts die kanadischen Wünsche vollauf befriedigt habe und daß die gegenwärtige Form des Geschäftsverkehrs durchaus zufriedenstellend sei. Durch das Dazwischentreten der ständigen Kommission könnte er leicht erschwert und umständlich gemacht werden. Der Standpunkt der kanadischen Regierung war augenscheinlich der, daß sie auf dem bisherigen Wege im wesentlichen alles erreicht hatte, was sie von der englischen Regierung erreichen wollte, und daß ihr deshalb eine Änderung des Verfahrens überflüssig und unerwünscht erschien. Der australische Premierminister deutete das ziemlich unumwunden an. Er stimmte seinem kanadischen Kollegen bei, daß die gegenwärtige Verfassung sich bewährt habe; aber anderseits hätte Kanada nicht gezögert, von Zeit zu Zeit Änderungen an dem bisherigen Zustande herbeizuführen. Er sprach die Hoffnung aus, daß Kanada sich auch in dieser Frage an die Spitze stellen würde — „to give us a lead in this matter". Er erblickte einen Vorzug der ständigen Kommission darin, daß die Oberkommissare der verschiedenen Dominions von Amts wegen gemeinsam zu beraten haben würden, während jetzt jeder einzelne für sich mit dem Kolonialamt verhandelt. Dieser Gesichtspunkt kehrt auch in anderen Reden Mr. Fishers wieder; er betonte gelegentlich, daß die einzelnen Dominions die Ansichten der übrigen nicht kennten, und er schien sich von der ständigen Kommission zu versprechen, daß die australische Politik dort von der kanadischen lernen könnte. In der Debatte ergab sich, daß die Stellung der verschiedenen Oberkommissare nicht überall gleich war; so ist der Oberkommissar der südafrikanischen Union in erster Linie ein Geschäftsmann, der z. B. Eisenbahnmaterial und anderes Material für seine Regierung einzukaufen hat. Die Gegner der neuen Vorschläge hoben hervor, daß die ständige Kommission auch deshalb überflüssig sei, da nötigenfalls subsidiäre Konferenzen einberufen werden könnten, wie die wehrpolitische Konferenz von 1909 und eine Konferenz über das Urheberrecht im Jahre 1910. Gegen die ständige Kommission waren Kanada, Südafrika und Neufundland, dafür Australien und Neuseeland. Der Vorschlag war damit gefallen, und auch die neuseeländische Resolution wurde zurückgezogen.

Noch bevor die Konferenz ihre Tagungen begann, war in der unionistischen Presse das Verfassungsproblem vom Standpunkte der auswärtigen Politik behandelt worden.*) Schon die Imperial Federation League hatte in ihrem Programm von 1884 die Inkongruenz in der Reichsverfassung betont und sie zum Ausgang ihrer föderativen Bestrebungen gemacht, daß nämlich die Kolonien zwar alle Folgen der auswärtigen Reichspolitik zu tragen hätten, daß sie aber auf diese Politik selbst keinen

*) Zu beachten sind namentlich die Aufsätze in der neuen imperialistischen Vierteljahrsschrift »The round table«.

Digitized by Google

Einfluß besäßen. Die Imperial Federation League ging damals von der Frage des Besteuerungsrechts an dies Problem heran. Sie wollte, daß die Kolonien sich an den Kosten der Reichsverteidigung beteiligen sollten; und da die Besteuerung Repräsentation bedingt, kam sie zu dem Schluß, daß ein Reichsrat gegründet werden müßte, in dem die Kolonien vertreten wären. Seitdem hat sich das Problem einigermaßen verschoben. Die autonomen Kolonien sind innerhalb des Reiches als selbständige Nationen anerkannt, und die Kolonialkonferenzen sind zu Reichskonferenzen geworden. Die Dominions schließen ihre eigenen Handelsverträge, entweder selbständig oder unter Mitwirkung der britischen Diplomatie. Auch andere als rein handelspolitische Fragen sind zwischen den Dominions und fremden Staaten direkt verhandelt worden; so ist namentlich die japanische Einwanderung nach Kanada durch ein direktes Abkommen zwischen Kanada und Japan geregelt worden. Kanada und Australien bauen ihre eigenen Flotten und behalten sich die Entscheidung vor, ob ihre Flotten an einem Kriege Englands oder des Reiches teilnehmen sollen oder nicht. Das Ideal des älteren Imperialismus, eine closer union des Reiches im zentralistischen Sinne herbeizuführen, war aufgegeben worden, und statt dessen erstrebte man jetzt eine kooperative Politik zwischen Mutterland und Kolonien. Für eine solche Kooperation fehlte es aber noch an einer soliden Basis, und dieser Mangel wurde vor allem in der Wehrpolitik und der auswärtigen Politik empfunden. In der Wehrpolitik hat die jetzige Konferenz, wie noch zu zeigen ist, eine solche Kooperation, soweit es möglich war, organisiert; und rein verfassungstheoretisch betrachtet ist gegenwärtig die auswärtige Politik die schwächste Stelle in der Reichsverfassung. Man argumentierte mit einem konkreten Fall, der ostasiatischen Frage. Man betonte die Inkongruenz zwischen dem englisch-japanischen Bündnis und dem Gegensatz, der zwischen den Dominions und Japan hauptsächlich wegen der Einwanderungsfrage bestände. Die Einheit der Reichspolitik, sagte man, müsse in Stücke gehen, wenn das Mutterland und die Kolonien dauernd eine entgegengesetzte Politik führten. Die auswärtige Politik erschien somit als eines der wichtigsten und aktuellsten Probleme des Imperialismus. Eine Kooperation in der auswärtigen Politik war aber nicht möglich, solange die kolonialen Regierungen über die auswärtige Politik Englands im Dunkeln gelassen wurden. Eine Deputation von Abgeordneten beider Parteien überreichte dem Premierminister Asquith eine Denkschrift, worin eine Beteiligung der Dominions an der Reichspolitik empfohlen wurde; und im Unterhause wurde ein Antrag eingebracht, daß eine Erörterung der internationalen Lage dem Programm der Konferenz hinzugefügt werden möchte. Die Überzeugung hatte Boden gewonnen, daß, je mehr die Dominions aus ihrer Isolierung hervorträten und in Beziehungen mit der nichtenglischen Welt kämen, die englische Regierung die Kontrolle der auswärtigen Politik nicht mehr ungeteilt behaupten könnte.

Die englische Regierung schuf einen Präzedenzfall, indem sie die kolonialen Minister ins Vertrauen zog. Auf der ersten Sitzung der Reichsverteidigungskommission, zu der die Konferenz geladen war, sprach der Staatssekretär des Auswärtigen, Sir Edward Grey, über die internationale Lage. Die Verhandlungen blieben natürlich geheim, aber der Kolonialsekretär Mr. Harcourt hat später im Parlament erklärt, daß die kolonialen Minister vor der Erneuerung des Bündnisses mit Japan befragt

Digitized by Google

worden seien und sich einstimmig dafür ausgesprochen hätten. Tatsächlich sind, soviel man weiß, auch auf früheren Konferenzen Fragen der auswärtigen Politik erörtert worden. Es ist von gut unterrichteter Seite gesagt worden, daß die Wehrkonferenz von 1909 anläßlich der Flottenpanik Informationen über die politische Lage erhalten hätte, und auf der Konferenz von 1907 ist z. B die Frage der Neuen Hebriden zur Sprache gekommen. Aber mindestens der Form nach wurde der jetzige Modus als eine bedeutsame Neuerung empfunden. Nach der Ankündigung des Premierministers sollte der Vortrag Sir Edwards die internationale Lage nur insofern behandeln, „als sie das Reich als Ganzes beträfe". Es liegt auch in der Natur der Sache, daß z. B. eine Erörterung der Balkanfragen oder des Gleichgewichts im Mittelmeer die kolonialen Minister nur wenig interessieren konnte, und es ist bekannt, daß ihre Kenntnis der europäischen Angelegenheiten ziemlich beschränkt ist. Übrigens müssen auch die politischen Informationen, die die Minister auf der Konferenz erhalten haben, schnell veralten, und da die Konferenzen nur alle vier Jahre wiederkehren, können die Dominions in dieser Weise unmöglich einen wirksamen Einfluß auf die auswärtige Reichspolitik ausüben. Gleichwohl ist damit ein Präzedenzfall geschaffen worden, der alles Interesse verdient und an den die weitere Entwicklung anknüpfen kann.

Weiterhin debattierte die Konferenz darüber, ob die Dominions in speziellen Fragen der auswärtigen Politik, die sie besonders interessierten, befragt werden sollten. Die Frage war durch die australische Regierung aufgeworfen worden, die in einer Resolution ihr Bedauern aussprach, daß die Dominions wegen der Seerechtsdeklaration von London nicht schon früher befragt worden wären. Sir Edward Grey erklärte sich bereit, in Zukunft die Ansichten der kolonialen Regierungen einzuholen, wenn die Instruktionen der britischen Delegierten bei künftigen Tagungen der Haager Konferenz festgestellt würden. Desgleichen sollten Verträge, die auf der Haager Konferenz vereinbart würden und die die Interessen der Dominions berührten, ihren Regierungen bekanntgegeben werden, bevor die britische Regierung sie unterzeichnete. Auch bei anderen internationalen Verträgen, die die Kolonien beträfen, will die englische Regierung nach Möglichkeit, soweit Zeit und Umstände es erlauben, sich mit den Dominions in Verbindung setzen. Eine entsprechende Resolution wurde einstimmig angenommen. Indes hob Sir Wilfried Laurier die Schwierigkeiten und Mißlichkeiten eines solchen Verfahrens hervor. In der auswärtigen Politik, sagte er, müsse die englische Regierung notwendigerweise den größten Teil der Verantwortung tragen. Die englische Regierung machte seiner Meinung den Kolonien ein zu großes Zugeständnis, und für die Kolonien entstände eine zu große Versuchung, an Händeln teilzunehmen, die sie nichts angingen. Er selbst war nicht geneigt, für seine Kolonie einen Teil der Verantwortung an der auswärtigen Politik des Reiches zu übernehmen. Wenn die Kolonien zu den Beratungen hinzugezogen würden, so legten sie sich durch ihre Zustimmung auf eine bestimmte Politik mit allen ihren Folgen fest. Gerade dies wünschte er zu vermeiden, zumal wenn es sich um eine Politik handelt, die eventuell zu einem Kriege führen könnte, denn er legte den größten Wert darauf, daß Kanada die ungeschmälerte Entscheidung darüber behielte, ob es an einem Kriege des Mutterlandes teilnehmen wollte oder nicht. Während also die anderen Kolonien ein Recht

Digitized by Google

der Zustimmung zu der auswärtigen Politik des Reiches geltend machten, betonte Kanada sein Recht zur Dissidenz.

Es verdient hervorgehoben zu werden, daß diese Politik Kanadas nicht etwa erst ein Produkt der letzten Jahre ist. Sie ist wesentlich älteren Ursprungs als das Flottengesetz von 1909. Der Präzedenzfall ist schon im Burenkrieg geschaffen worden. Wie die übrigen autonomen Kolonien entsandte auch Kanada Kontingente von Freiwilligen — 4000 Mann —, die übrigens auf englischen Schiffen und auf englische Kosten nach Südafrika gebracht und dort von England besoldet wurden. Die kanadische Regierung erklärte nachdrücklich, daß dadurch keinerlei konstitutionelle Verpflichtung für die Zukunft begründet würde. „Was wir getan haben, haben wir kraft unserer souveränen Gewalt getan" („in the plenitude of our sovereign power"), sagte Sir Wilfrid Laurier im März 1901 im kanadischen Unterhause. Auf der Konferenz von 1902 lehnte der kanadische Premierminister direkte Geldbeiträge für die englische Flotte ab, da Kanada seine eigene Flotte zu bauen beabsichtige. Er hat sich auch damals geäußert, daß Kanada sich in einem künftigen Kriege, in den das Reich verwickelt werden könnte, die Freiheit der Entscheidung vorbehalten müsse, ob es daran teilnehmen werde oder nicht. Kanada sollte nicht in das „militärische" System der alten Welt verwickelt werden.*) Diese Erklärungen fallen also in eine Zeit, wo Kanada sehr entschieden dafür eintrat, ein engeres handelspolitisches Verhältnis auf Grund gegenseitiger Vorzugszölle zwischen den Kolonien und dem Mutterlande zu schaffen.

Zu den interessantesten Ergebnissen der Reichskonferenz gehören die flottenpolitischen Beschlüsse. Die Verhandlungen selbst, die in der Reichsverteidigungskommission stattfanden, sind geheim geblieben, aber die Abmachungen der Regierungen, die allerdings noch der Genehmigung der kolonialen Parlamente bedürfen, sind veröffentlicht worden. Die Aufgabe war, das verfassungspolitische Problem zu lösen, das darin bestand, daß Kanada und Australien eigene Flotten bauen, während sie dem Auslande gegenüber, trotz ihrer Autonomie, als britische Kolonien gelten und weder für sich selbst noch für ihre Flotten einen selbständigen völkerrechtlichen Status besitzen. Auf der Wehrkonferenz von 1909, die den Bau der kolonialen Flotten endgültig genehmigte, war diese konstitutionelle Seite der Flottenfrage ungelöst geblieben. Die jetzige Reichskonferenz hat nun folgende Grundsätze aufgestellt: Die australische und kanadische Flotte stehen ausschließlich unter dem Befehl der kolonialen Regierungen. Die Ausbildung und Disziplin sollen mit denen der englischen Flotte gleichförmig sein, und auf Grund von besonderen Vereinbarungen können Offiziere und Mannschaften zwischen den kolonialen Flotten und der englischen Flotte ausgetauscht werden. Die Schiffe der kolonialen Flotten werden am Heck als Symbol der Autorität der englischen Krone die englische Kriegsflagge führen und als Gösch anstatt des Union-Jacks die betreffende Flagge der Dominion. Der kanadischen und australischen Regierung werden ihre Flottenstationen in bestimmten Grenzen zugewiesen, über die von Zeit zu Zeit Vereinbarungen getroffen werden sollen.**)

*) Vgl. Review of Reviews, August 1902: Character sketches. The colonial premiers.

**) Kanada erhält zwei Stationen, eine im Atlantik, der die Gewässer nördlich vom 30. Grad nördlicher Länge und westlich von dem 40. Grad westlicher Länge umfaßt, und eine zweite im

Digitized by Google

Eine Reihe von Bestimmungen regulieren die Stellung der kolonialen Flotten für den Fall, daß sie die Gewässer ihrer eigenen Stationen verlassen. Denn in diesem Falle hört die Autonomie der Kolonien auf, und im Auslande stehen ihre Flotten unter einer gewissen Kontrolle des Mutterlandes. England muß naturgemäß eine Handhabe besitzen, um die Bewegungen kolonialer Kriegschiffe zu regulieren und etwa zu verhindern, daß sie in Zeiten politischer Schwierigkeiten in Gegenden erscheinen, wo ihre Anwesenheit die Lage verwickeln könnte. Man einigte sich auf der Konferenz über folgende Punkte: Wenn die kolonialen Regierungen Schiffe nach einem anderen Teil des britischen Reichs schicken wollen, so haben sie die britische Admiralität davon in Kenntnis zu setzen. Falls sie Schiffe nach einem ausländischen Hafen schicken wollen, so muß das durch Vermittlung der englischen Regierung geschehen, damit das Auswärtige Amt die üblichen Vorbereitungen treffen kann. Während die kolonialen Schiffe sich in einem ausländischen Hafen aufhalten, hat der kommandierende Offizier über ihre Tätigkeit und Bewegungen an den Kommandanten der britischen Station oder an die Admiralität Bericht zu erstatten. Solange ein koloniales Schiff sich in einem fremden Hafen aufhält, hat der kommandierende Offizier in bezug auf etwaige internationale Angelegenheiten alle Instruktionen zu befolgen, die er von der englischen Regierung erhält, während die koloniale Regierung hiervon in Kenntnis gesetzt wird. Wenn der kommandierende Offizier eines kolonialen Schiffs ohne vorheriges Arrangement, etwa durch die Witterung, eine Beschädigung des Schiffs usw. gezwungen wird, einen fremden Hafen anzulaufen, so hat er seine Ankunft mit Angabe des Grundes an den Kommandanten der Station oder an die Admiralität zu berichten, und solange er im Hafen bleibt, hat er die Instruktionen zu befolgen, die er von der englischen Regierung über seine Beziehungen zu den Behörden erhält. Die koloniale Regierung wird davon in Kenntnis gesetzt.

Weitere Bestimmungen betreffen das Verhältnis zwischen englischen und kolonialen Schiffen. Wenn ein englisches und ein koloniales Schiff zusammentreffen, so soll der rangälteste Offizier das Recht haben, Befehle zu erteilen, soweit es sich um internationalen Verkehr oder Fragen des Zeremoniells handelt oder wenn eine gemeinsame Aktion angeordnet worden war; aber er soll nicht die Macht haben, die Bewegungen des anderen Schiffs zu bestimmen, wenn nicht die beiden Regierungen ihr Zusammenwirken angeordnet haben. In ausländischen Häfen übernimmt der rangälteste Offizier den Befehl, aber er darf sich nicht mit Befehlen in Widerspruch setzen, die ein jüngerer Offizier von seiner eigenen Regierung erhalten hat.

Die britische Admiralität übernimmt es, den Dominions in der Entwicklungsperiode ihrer Flotten die nötigen Offiziere und Mannschaften zu leihen. Es werden ferner gemeinsame Flottenübungen und Manöver in Aussicht genommen. In diesem

---

Pazifik, die durch den 30. Grad nördlicher Länge und den 180. Meridian begrenzt wird. Die australische Flottenstation wird im Westen begrenzt durch den 95. Grad östlicher Länge, im Norden bis zum 120. Grad östlicher Länge durch den 13. Grad südlicher Breite, sodann durch den 11. Grad südlicher Breite, weiter durch die Küste von Neu-Guinea und durch den 8. Grad südlicher Breite bis zum 150. Längengrad. Im Osten bildet der 150. Längengrad die Grenze bis zum 15. Grad südlicher Breite, dann eine Linie in südöstlicher Richtung bis zu dem Schneidepunkt des 28. Grades südlicher Breite mit dem 170. Längengrad; weiter eine Linie nach Süden bis zum 32. Längengrad und sodann der 160. Grad westlicher Länge bis zum Antarktik.

Digitized by Google

Fall übernimmt der rangälteste Offizier den Befehl; er hat aber nicht das Recht, in die inneren Verhältnisse der anderen Schiffe weiter einzugreifen, als absolut notwendig ist. Für den Kriegsfall wird bestimmt, daß wenn eine koloniale Regierung beschlossen hat, ihre Flotte oder einen Teil davon der englischen Regierung zur Verfügung zu stellen, diese Schiffe einen integrierenden Bestandteil der englischen Flotte bilden und für die Dauer des Krieges unter dem Befehl der Admiralität verbleiben sollen.

Diese Vereinbarungen bilden einen Kompromiß zwischen dem Standpunkt der Admiralität, der durch strategische Grundsätze beherrscht wird, und dem Standpunkt der kolonialen Regierungen, der durch verfassungspolitische Grundsätze bestimmt ist. Die Admiralität, die die Prinzipien der Einheit der Flotte und des Kommandos verfocht, verfolgte naturgemäß eine zentralisierende Politik, während die Kolonien, die ihre eigenen Flotten bauen und sie vor allem zur Verteidigung ihrer eigenen Küsten und zum Schutze ihres eigenen Handels benutzen wollten, ebenso natürlich eine dezentralistische Richtung einschlugen. Nachdem die Admiralität ihren früheren kategorischen Widerspruch gegen die Gründung kolonialer Flotten hatte aufgeben müssen, suchte sie jetzt durch die Gleichheit der Ausbildung und Disziplin, durch den Austausch von Offizieren, durch gemeinsame Flottenübungen usw. die kolonialen Flotten so gleichförmig mit der englischen zu gestalten, daß im Kriegsfalle eine gesunde Grundlage für die Einheit des Kommandos gegeben wäre. Die Einheit des Kommandos im Kriegsfalle war schon auf der Wehrkonferenz von 1909 anerkannt worden und wird jetzt bestätigt. Wenn die kolonialen Flotten an einem Kriege des Mutterlandes teilnehmen, so sollen sie unter den unbedingten Befehl der Admiralität gestellt werden.

Freilich bleibt den kolonialen Regierungen die Entscheidung darüber vorbehalten, ob sie sich an einem Kriege des Mutterlandes beteiligen wollen oder nicht. Das kanadische Flottengesetz hat, wie schon erwähnt ist, der Regierung der Dominion die Entscheidung vorbehalten, ob die Flotte an dem Kriege teilnehmen soll oder nicht. Die australische Naval Defence Act von 1910 bestimmt, die Regierung „dürfe" (may) die Flotte unter die Befehle der Admiralität stellen. Das kleine Neuseeland zahlt nach wie vor einen direkten Beitrag an das englische Schatzamt. Südafrika hatte zwei Resolutionen zur Wehrpolitik bei der Konferenz angemeldet. Die erste besagte, daß wenn die Dominions Geldbeiträge zur maritimen Reichsverteidigung bewilligten, alle maritimen Dienstleistungen und Maßregeln für den lokalen Küstenschutz, die die betreffenden Dominions mit der Zustimmung der Admiralität einführten, auf jene Beiträge verrechnet werden sollten. Die zweite Resolution, die die Regierung jedoch noch vor dem Zusammentritt der Konferenz zurückzog, schlug vor, daß die Dominions an Stelle der aufzuhebenden Vorzugszölle direkt in Geld oder in Dienstleistungen zu der maritimen Reichsverteidigung und der lokalen Landesverteidigung beitragen sollten. Mit anderen Worten, Südafrika wollte den Verlust an Zolleinnahmen, der eine Folge der dem Mutterlande gewährten Vorzugszölle war, wieder wettmachen und diese Summen zu Rüstungszwecken verwenden. Die Wehrpolitik der südafrikanischen Regierung hat indes noch nicht das Stadium der Gesetzgebung erreicht, und die amtlichen Veröffentlichungen der Reichskonferenz enthalten nichts über diesen Punkt.

Unter den Dominions hat Australien die weitgehendsten Flottenpläne. Noch unter dem Ministerium Deakin ließ sie sich ein umfassendes flottenpolitisches Programm

Digitized by Google

ausarbeiten, und zwar nicht von ihrem eigenen Fachmann, dem Kontreadmiral Creswell, sondern von einem englischen Seeoffizier. Der verabschiedete Admiral Sir Reginald Henderson wurde mit dieser Aufgabe betraut. Die Admiralität gewann hierdurch eine neue Gelegenheit, ihrer zentralisierenden Politik Geltung zu verschaffen. Zwar hatte der Staatssekretär Mr. McKenna auf der Reichspreßkonferenz von 1909 gesagt, „wir können den Kolonien unsere strategischen Ideen nicht aufzwingen"; gleichwohl versuchte die Admiralität auf der Wehrkonferenz von 1909, die kolonialen Flotten zu integrierenden Bestandteilen der englischen Flotte zu machen. Gegenüber Kanada scheiterte diese Politik, aber gegenüber Australien wurde sie fortgesetzt. Wie das Memorandum der Admiralität, das der Wehrkonferenz von 1909 vorgelegt wurde, so betont auch der Bericht Sir R. Hendersons die alten strategischen Grundsätze, die sich hier mit den Prinzipien einer imperialistischen Wehrpolitik verbinden. Und zwar wird hier das Prinzip der Lokalisierung der australischen Flotte, das auf der Konferenz von 1909 angenommen war, wieder aufgegeben. Der Hendersonsche Bericht bezeichnet als erste Aufgabe der australischen Flotte die unmittelbare Unterstützung der übrigen Seestreitkräfte des Reichs zur Behauptung der Seegewalt, und erst als zweite Aufgabe den Schutz der australischen Häfen und Schiffahrt vor Angriffen und Raids. Es liegt in der Natur der Sache, daß die australische Flotte durch Inanspruchnahme englischer Offiziere und Mannschaften entwickelt werden muß; aber der Hendersonsche Bericht schlägt zugleich vor, daß das zweite seemännische Mitglied des australischen Naval Board ein höherer englischer Seeoffizier, und zwar mindestens von Kapitänsrang, sein solle.

Der australische Schiffsbauplan umfaßt nach dem Hendersonschen Bericht eine Flotte von 8 Panzerkreuzern, 10 geschützten Kreuzern, 18 Zerstörern, 12 Unterseebooten, 3 Depotschiffen und 1 Reparaturschiff. Die Flotte wird in zwei Divisionen eingeteilt, deren wichtigste Stützpunkte Sydney und Freemantle sein sollen. Für die Vollendung des Bauprogramms wird ein Zeitraum von 22 Jahren angenommen; dieser wird in vier Perioden eingeteilt, von denen die erste, die hauptsächlich auch dem Ausbau der Flottenstützpunkte und der Begründung des Rekrutierungssystems gewidmet sein soll, 7 Jahre und die übrigen je 5 Jahre umfassen sollen.

Die australische Flotte würde am Ende jeder Periode betragen:

Periode	Panzerkreuzer	Geschützte Kreuzer	Zerstörer	Unterseeboote	Depotschiffe	Reparaturschiffe
1912—1918	1	3	12	6	1	—
1918—1923	3	6	18	12	3	—
1923—1928	6	8	18	12	3	1
1928—1933	8	10	18	12	3	1

Das zum Bau erforderliche Kapital wird auf 23 000 000 £, die jährlichen Unterhaltungskosten auf 1 226 000 £ geschätzt. Der Personalbestand der australischen Flotte wird am Ende der Bauperiode auf 15 000 Mann angegeben, und das ist bei einem Lande von 4 Millionen Einwohnern ein so hoher Prozentsatz der Bevölkerung, daß es zweifelhaft erscheinen muß, ob die australische Flotte auch noch im Jahre 1933 eine bedeutende Anzahl englischer Offiziere und Mannschaften wird entbehren können.

Eine Kommission der Reichskonferenz verhandelte im Kriegsamt über die militärische Organisation des Reiches. Die Wehrkonferenz von 1909 hatte den Grundsatz

Digitized by Google

angenommen, „daß jeder Teil des Reiches bereit ist, seine Vorbereitungen so zu treffen, daß er, wenn er will, an der allgemeinen Verteidigung des Reiches teilnehmen kann". Die kolonialen Regierungen haben die ausschließliche Kontrolle über ihre Truppen, aber alle Truppen des Reiches sollen zwar selbständige, aber nach der Ausbildung usw. völlig homogene Teile eines großen Ganzen bilden. Eben dies ist die Aufgabe des Reichsgeneralstabs, der Sektionen in allen Dominions hat. Diese kolonialen Generalstäbe stehen unter dem Befehle ihrer Regierungen, befinden sich aber zugleich in enger Verbindung mit dem Reichsgeneralstab in London. Die Aufgaben des englischen Generalstabes reichen ungleich weiter als etwa die des deutschen, und sein Einfluß umfaßt so ziemlich das gesamte Heerwesen der Dominions. In einer Denkschrift, die der Kommission der Konferenz vorgelegt und von ihr angenommen wurde, werden die Befugnisse des Chefs des Reichsgeneralstabes, der zugleich der Chef des englischen Generalstabes ist, sehr klar definiert. „Der Staatssekretär für den Krieg beauftragt den Chef des Generalstabes mit der militärischen Verteidigung des Reichs, mit dem System der militärischen Ausbildung und der Organisation für den Krieg, soweit es sich um die Truppen handelt, die unter der Kontrolle der englischen Regierung stehen."

Die kolonialen Sektionen des Reichsgeneralstabs sind noch nicht vollendet; nur die australische ist fertig, die kanadische ist noch im Werden, die neuseeländische ist erst im vorigen Dezember in Angriff genommen worden, und die südafrikanische Regierung hat sich überhaupt noch nicht über ihre Wehrpolitik entschieden. In einer der Denkschriften, die der Kommission vorgelegt und von ihr genehmigt wurden, wird auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die notwendige enge Verbindung der kolonialen Sektionen mit dem Zentrum des Reichsgeneralstabs herzustellen, ohne die unumschränkte Kontrolle der kolonialen Regierungen über ihre Truppen zu beeinträchtigen. Es habe sich herausgestellt, daß ein direkter Verkehr zwischen den kolonialen Sektionen und der zentralen Sektion des Reichsgeneralstabs notwendig sei. Mit Zustimmung der Regierungen habe sich die Praxis ausgebildet, daß der Chef des Reichsgeneralstabs eine direkte „halbamtliche" Korrespondenz mit den Chefs der kolonialen Generalstäbe mit Bezug auf die Ausbildung der Truppen unterhält. Aber die sehr wesentliche weitere Entwicklung werde hauptsächlich davon abhängen, daß in London eine „Dominion-Sektion" des Reichsgeneralstabs gebildet würde, in der die Kolonien vertreten sein sollen und die das Ausleihen englischer Offiziere an die Kolonien und die Attachierung und den Austausch von Offizieren zu behandeln hätte. Schon auf der Konferenz von 1907 hatte Mr. Haldane betont, daß der Reichsgeneralstab lediglich beratende Funktionen ausüben würde. So kann auch die Inspektion der kolonialen Truppen durch Vertreter des englischen Kriegsamts nur auf besondere Aufforderung der kolonialen Regierungen erfolgen. Das Kriegsamt hat bereits eine Anzahl englischer Offiziere an die Kolonien ausgeliehen, und anderseits sind koloniale Offiziere nach England und Indien abkommandiert worden; ebenso werden die Kriegsakademien von Camberley und Quetta von Kolonialen besucht.

Australien hat inzwischen den Bericht Lord Kitcheners zur Grundlage seiner Gesetzgebung gemacht. Nach diesem Plane soll die künftige australische Armee aus etwa 80 000 Mann bestehen, von denen die Hälfte als Feldarmee gedacht ist, während die andere Hälfte die Garnisonen der wichtigsten Plätze bilden soll. Die geplante

Digitized by Google

Organisation umfaßt 21 Brigaden Infanterie zu je 4 Bataillonen, 28 Regimenter leichter Kavallerie, 49 Feldbatterien zu je 4 Geschützen und 7 Batterien zu je 4 schweren Geschützen, ferner 7 Kompagnien zur Besetzung der rückwärtigen Verbindungen und 14 Pionierfeldkompagnien. In 7 Jahren soll die Armee fertig sein. Die jährlichen Kosten werden dann auf 1 884 000 £ geschätzt, würden also nur unbedeutend mehr betragen, als der ursprüngliche Plan der australischen Regierung beansprucht hätte. Der Kitchenersche Plan unterscheidet sich von jenem früheren hauptsächlich in der Betonung der Qualität der Truppen. Der Hauptnachdruck wird auf die Ausbildung der Offiziere gelegt, und bezeichnenderweise rät Lord Kitchener dringend, daß jeder Offizier, der sich ins Parlament wählen ließe, den Abschied nehmen müßte.

In den handelspolitischen Beziehungen zwischen dem Mutterland und den Dominions war insofern eine organisatorische Änderung eingetreten, als die englische Regierung den auf der Konferenz von 1907 geäußerten Wünschen entsprochen und besondere Handelskommissare für die Kolonien ernannt hat. Die Absicht war, dem Mutterlande dadurch eine ähnliche Vertretung seiner Handelsinteressen in den Kolonien zu geben, als das Ausland durch seine Konsulate besitzt. Es sind vier solcher Handelskommissare neben den schon früher vorhandenen Handelskorrespondenten ernannt worden, und zwar je einer für Kanada, Australien, Neuseeland und Südafrika. Die Berichte dieser Handelskommissare werden in den englischen Blaubüchern veröffentlicht.

Über eine gemeinsame Handelspolitik fand auf der Konferenz keine große Debatte statt, während auf der von 1907 der Plan gegenseitiger Vorzugszölle fast fünf Sitzungstage ausgefüllt hatte. Sir Wilfrid Laurier hat noch kürzlich in der Wahlkampagne erklärt, daß er nach wie vor bereit sei, dem Mutterlande ein größeres Maß von Vorzugszöllen zu gewähren, wenn es auch seinerseits der Kolonie Differentialzölle gäbe. Aber es hätte gegen seine konstitutionellen Grundsätze verstoßen, auf der Konferenz entsprechende Anträge oder Resolutionen einzubringen, solange ein freihändlerisches Ministerium in England regiert. Australien hatte sich auf zwei ziemlich vage Resolutionen beschränkt. Die erste sprach in allgemeinen Ausdrücken von der Bedeutung, die die Entwicklung des Handelsverkehrs innerhalb des Reiches hätte, und befürwortete eine handelspolitische Kooperation; die zweite erklärte eine Begünstigung britischer Produkte und der britischen Schiffahrt für wünschenswert. Aber von Vorzugszöllen war direkt nicht die Rede. Das Kabinett Mr. Deakins, der 1907 mit Leidenschaft für ein System gegenseitiger Vorzugszölle eingetreten war, war durch ein Kabinett der Arbeiterpartei ersetzt worden, und der neue Premierminister, der selbst aus der englischen Arbeiterklasse stammt, hatte sich nachdrücklich gegen eine Politik erklärt, die die Lebenshaltung der englischen Arbeiter verteuern würde. Außerdem blüht die australische Landwirtschaft und bedarf im Augenblick keines Schutzes, und die australische Ausfuhr, die ja zum großen Teil aus landwirtschaftlichen Produkten besteht, hat sich in den letzten Jahren mehr den Märkten Südostasiens zugewandt. Die südafrikanische Regierung endlich hatte, wie schon erwähnt ist, eine Resolution angemeldet, die sie aber noch vor dem Zusammentritt der Konferenz wieder zurückzog. Diese Resolution stellte zur Erwägung, daß die Dominions die Vorzugszölle, die sie bisher dem Mutterlande gewährt hätten, aufheben und statt

Digitized by Google

dessen in Geld oder Dienstleistungen zu der Reichsverteidigung beitragen sollten. Die Stimmung für eine gemeinsame, auf Vorzugszöllen beruhende Handelspolitik war also auf allen Seiten geringer geworden. Die Konferenz nahm schließlich eine Resolution von Sir Wilfrid Laurier an, die eine umfassende statistische Erhebung über den natürlichen Reichtum, die wirtschaftlichen Verhältnisse, Produktionsbedingungen usw. der einzelnen Teile des Reichs vorschlug.

Ferner beschäftigte sich die Konferenz mit der Stellung der Kolonien zu den von England abgeschlossenen Handelsverträgen. Es handelt sich um ältere Verträge, die zu einer Zeit geschlossen waren, als die Kolonien noch keine Autonomie besaßen, die also für sie verbindlich waren, ohne daß sie ihre Zustimmung dazu erklärt hätten. In neuerer Zeit hat England auf die handelspolitischen Wünsche der Kolonien Rücksicht genommen. Es ist bekannt, wie die englische Regierung auf Betreiben der Kolonien 1898 die Handelsverträge mit Deutschland und Belgien gekündigt hat, da sie dem Plan interbritischer Vorzugszölle im Wege standen. Schon vorher hatte England bei Handelsverträgen, u. a. auch bei dem mit Japan von 1894, den autonomen Kolonien das Recht vorbehalten, nach ihrem Ermessen ihren Beitritt zu dem Vertrage zu erklären oder abzulehnen. Die Kolonien lehnten nach einigem Schwanken den Beitritt ab, obwohl Japan bereit war, ihre Bedingungen in der Einwanderungsfrage zu erfüllen. Erst im Jahre 1906 entschloß sich Kanada zu dem Beitritt, da sich inzwischen sein Handel mit dem Fernen Osten lebhafter entwickelt hatte. Dagegen ist Kanada dem neuen englisch-japanischen Handelsvertrag nicht beigetreten, vielmehr ist der alte Vertrag von 1894, der im Juli dieses Jahres ablief, für Kanada um 2 Jahre verlängert worden, damit die Kolonie während dieser Zeit einen direkten Vertrag mit Japan schließen könnte. Die ganze Frage der Handelsverträge war für Kanada deshalb von Interesse, weil das geplante Reziprozitätsverhältnis mit Amerika einer ganzen Reihe anderer Staaten zugute kommen würde, die alte Meistbegünstigungsverträge mit England haben. Tatsächlich ist der Handel dieser Länder mit Kanada sehr gering, und Sir Wilfrid Laurier sprach den Wunsch aus, daß die englische Regierung mit den betreffenden Staaten in Verhandlungen treten sollte, um die Dominion von den Verpflichtungen jener Verträge zu entbinden. Sir Edward Grey erklärte sich dazu bereit. Eine Revision dieser Verträge schien um so natürlicher, als einer von ihnen noch von Cromwell und ein zweiter von Karl II. geschlossen war. In der unionistischen Presse war die neuere Handelspolitik Kanadas, besonders die geplante Reziprozität mit Amerika, angegriffen worden, und Sir Wilfrid Laurier benutzte die Gelegenheit, seine Politik zu rechtfertigen. Es war gesagt worden, die kanadische Politik zerstöre das Prinzip der handelspolitischen Einheit des Reichs. Sir Wilfrid Laurier fragte, was für ein Prinzip handelspolitischer Einheit angesichts der verschiedenen Zolltarife des Mutterlandes und der Dominions überhaupt bestände? England habe einen freihändlerischen Tarif, die Kolonien haben schutzzöllnerische Tarife, die sich aber untereinander wesentlich unterscheiden. Die Handelspolitik im britischen Reich sei nicht einheitlich, sondern gegensätzlich. Es sei daher nur logisch, daß die Kolonien nicht nur in der Tarifpolitik, sondern auch in der Handelsvertragpolitik freie Hand besäßen. Der Einheit des Reichs wäre besser gedient, wenn man die bestehenden Verschiedenheiten in der Handelspolitik der einzelnen Gebiete offen anerkennte. Die Politik der

Digitized by Google

Dominions sollte in erster Linie gewiß darauf gerichtet sein, den Handel mit dem Mutterlande soweit wie möglich zu entwickeln und keine Gelegenheit zu versäumen, ihre Handelsbeziehungen immer enger zu gestalten. Die Kolonien sollten aber ihre Anstrengungen nicht auf den britischen Markt beschränken, sondern sollten in zweiter Linie den Handel mit den übrigen Nationen entwickeln. Allerdings sollten sie die Regel befolgen, daß alle Vergünstigungen, die sie fremden Ländern einräumten, auch dem Mutterlande und den übrigen Dominions zuteil würden.

Die Interessengegensätze des Mutterlandes und der Kolonien traten auch bei einer Reihe anderer Fragen zutage. Die englische Regierung sah sich nicht in der Lage, den Wünschen Australiens und Neuseelands stattzugeben, die Schiffahrt durch autonome Gesetze zu regulieren, da diese auch die englische Schiffahrt sehr wesentlich berühren müßten. Auf der anderen Seite stießen die Wünsche des Mutterlandes, die Ein- und Auswanderung gemeinsam zu regeln, auf den Widerspruch der Kolonien; diese wollten die Kontrolle über den Charakter der Einwanderer, sowohl der britischen wie der fremden, nicht aus der Hand geben. Es wurden ferner eine Anzahl mehr untergeordneter Fragen, die schon die letzte Konferenz beschäftigt hatten, beraten, ohne daß jedoch besondere Ergebnisse zu verzeichnen wären.

Digitized by Google

Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See während eines Krieges.

Von Dr. Georg Schramm, Wirklicher Admiralitätsrat und vortragender Rat im Reichs-Marine-Amt.

In dem langen Entwicklungsgange, in welchem sich der bewaffnete Kampf der Staaten von dem ursprünglich gegen die feindliche Nation als Ganzes gerichteten Vernichtungskrieg zu dem durch Rechtsnormen umhegten Zweikampf der Nationen wandelte, war es erst der modernen Zeit vorbehalten, die Legitimation zur aktiven Führung des Kampfes selbst auf die organisierten Streitkräfte des Staates im Land- wie im Seekriege zu beschränken. Für den letzteren hat die Pariser Deklaration von 1856 mit Rechtswirksamkeit für die überwiegende Anzahl der Kulturnationen durch die Abschaffung der Kaperei den letzten Anklang an die frühere Kriegsform, das Beutemachen und die private Gewalttat, endgültig beseitigt.

Wenn sonach in der modernen Zeit die Kriegführung ausschließlich den militärischen Streitkräften der Staaten zufällt, so ist damit zwar die Form der Führung des Kampfes gegen früher grundlegend geändert, sind die Schrecken des Krieges für die Nation als Ganzes gemildert worden, nicht aber hat diese Umänderung zur Folge, daß der moderne Staat in der Stunde der Gefahr auf die äußerste Anspannung und weitmöglichste Heranziehung aller nationalen Kräfte verzichten würde und könnte. Die Ausnützung der nationalen Hilfsmittel ist für den modernen Staat mit seinen weitverzweigten wirtschaftlichen Beziehungen, seinem überseeischen Handel und den hierdurch dem Gegner gebotenen vielfachen Angriffspunkten noch in gesteigertem Maße als früher ein unbedingtes Gebot der Selbsterhaltung.

So ist damit zu rechnen, daß in zukünftigen Seekriegen wohl kein Staat, der über eine leistungsfähige Handelsmarine verfügt, darauf wird verzichten können, seine Kauffahrteischiffe mit zur militärischen Niederringung des Gegners dadurch zu verwenden, daß er sie, soweit sie hierzu geeignet sind und ein militärisches Bedürfnis hierfür vorliegt, in seine Kriegsmarine einreiht. Ein solches Vorgehen würde keinesfalls, wie früher verschiedentlich behauptet wurde, einen Rückfall in die alte Kaperei bedeuten; es ist von dieser grundsätzlich verschieden. Denn wenn auch die Kaperschiffe einer staatlichen Genehmigung zur Aufbringung feindlicher Kauffahrteischiffe bedurften, so standen sie im übrigen doch in keiner weiteren Beziehung zur Staatsgewalt, erledigten ihre Aufgabe auf eigene Gefahr und nach eigenem Gutdünken und suchten in erster Linie durch die Aufbringung feindlicher Kauffahrteischiffe, die ihnen als gute Prisen zufielen, ihre eigene Bereicherung. Dieses private Erwerbsmoment fehlt bei der modernen Verwendung von Kauffahrteischiffen für den Kriegsdienst vollständig. Die zu Kriegschiffen umgewandelten Kauffahrteischiffe treten unmittelbar unter die staatliche Befehlsgewalt, sind der militärischen Organisation völlig eingegliedert, zu allen Kriegsaktionen autorisiert und infolgedessen in jeder Hinsicht den regulären Kriegschiffen des Staates rechtlich gleichgestellt.

Die große Bedeutung, welche diese Verwendung von Kauffahrteischiffen für Kriegführende wie für Neutrale in gleicher Weise in der neueren Zeit gewonnen hat, ließ das Bedürfnis nach einer zweifelsfreien, internationalen Regelung immer fühl-

Digitized by Google

barer hervortreten. Bei diesem Interesse, das die Gesamtheit der zur Völkerrechtsgemeinschaft gehörenden Staaten an der Aufstellung einheitlicher Normen über diese Materie besitzt, war es eigentlich selbstverständlich, daß die beiden letzten, für die Fortbildung des Seekriegsrechtes bedeutungsvollsten internationalen Konferenzen sich eingehend mit der Frage befaßten.

Der Zweiten Haager Friedenskonferenz (15. Juni bis 18. Oktober 1907) war es gelungen, den Entwurf eines solchen Abkommens auszuarbeiten, der als Anlage VII der Schlußakte vom 18. Oktober 1907 beigefügt wurde. Dieser Entwurf ist jedoch in einem wichtigen Punkte unvollständig geblieben. Bei der zutage getretenen Meinungsverschiedenheit der Mächte war es der Konferenz nicht möglich, die ganze Frage erschöpfend zu regeln. Sie erkannte zwar prinzipiell die Zulässigkeit der Einstellung von Kauffahrteischiffen in die Kriegsmarine an, beschränkte sich im übrigen aber darauf, die Eigenschaften festzusetzen, die ein umgewandeltes Kauffahrteischiff besitzen muß, um die rechtliche Stellung eines Kriegschiffes in Anspruch nehmen und die mit dieser Eigenschaft verbundenen Rechte ausüben zu können. In dem Entwurf wurde einem umgewandelten Kauffahrteischiffe dann die Rechtsstellung eines Kriegschiffes zugesprochen, wenn es:

1. dem direkten Befehle, der unmittelbaren Aufsicht und der Verantwortlichkeit der Macht unterstellt ist, deren Flagge es führt (Artikel 1 a. a. O.),
2. die äußeren Abzeichen der Kriegschiffe seines Heimatlandes trägt (Artikel 2 a. a. O.),
3. wenn sein Befehlshaber im Staatsdienste steht, von der zuständigen Staatsgewalt ordnungsmäßig bestellt und wenn sein Name in der Rangliste der Kriegsmarine enthalten ist (Artikel 3 a. a. O.); endlich wenn
4. die Mannschaft den Regeln der militärischen Disziplin unterworfen ist (Artikel 4 a. a. O.).

Als die vornehmste Pflicht, welche einem die vorgenannten Eigenschaften aufweisenden und folglich als Kriegschiff geltenden Kauffahrteischiffe obliegt, wurde in Artikel 5 a. a. O. die Beobachtung der Gesetze und Gebräuche des Krieges vorgeschrieben; außerdem ist dem Kriegführenden die Verpflichtung auferlegt worden, die Umwandlung des Kauffahrteischiffes möglichst bald auf der Liste seiner Kriegschiffe zu vermerken (Artikel 6 a. a. O.).

Für dieses Abkommen hatten auf der Zweiten Friedenskonferenz von den Hauptseemächten England, Deutschland, Frankreich, Japan, Österreich-Ungarn, Italien, Rußland, die Niederlande und Spanien gestimmt. Die Vereinigten Staaten von Amerika hatten sich an der Abstimmung über das Abkommen nicht beteiligt. Sie begründeten diese Haltung damit, daß das Abkommen in der Hauptsache eine Wiederholung der Pariser Deklaration von 1856 darstelle, mithin sich auf Fragen beziehe, die nur für die Signatarmächte der Pariser Deklaration Interesse besäßen; die Vereinigten Staaten seien infolgedessen an dieser Frage nicht beteiligt, da sie seinerzeit dieser Deklaration aus dem Grunde nicht beigetreten seien, weil die Unverletzlichkeit des feindlichen Privateigentums im Seekriege nicht anerkannt worden war.

Das Abkommen ist, soweit die vorgenannten Staaten in Frage kommen, bisher von England, Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Rußland und den

Digitized by Google

Niederlanden ohne Vorbehalt ratifiziert worden. Die Vereinigten Staaten haben von der Ratifizierung entsprechend ihrer vorstehend skizzierten Stellungnahme auf der Konferenz abgesehen; über die endgültige Annahme des Abkommens von seiten Japans, Italiens und Spaniens ist bisher nichts bekannt geworden.

So ist dieses Abkommen, wenn auch noch nicht gemeines Recht, so doch in einem erheblichen Umfange bis jetzt wenigstens ein Bestandteil des partikularen Völkerrechtes geworden. Über ein Hauptmoment enthält es jedoch keine Regelung. Über die wichtige Frage nämlich, an welchem Orte die Umwandlung der Kauffahrteischiffe in Kriegschiffe vorgenommen werden darf, ob sie auf die Hoheitsgewässer des kriegführenden Staates und eventuell diejenigen seines Verbündeten beschränkt bleiben soll oder ob sie auch auf hoher See ausgeführt werden darf, konnte eine Einigung unter den auf der Zweiten Friedenskonferenz vertretenen Mächten nicht erzielt und daher eine internationale Rechtsnorm nicht aufgestellt werden. Die englische Regierung hatte infolgedessen speziell diese Frage neuerdings auf das Programm der Londoner Seekriegsrechtskonferenz (4. Dezember 1908 bis 26. Februar 1909) gesetzt. Aber auch dieser Versuch, hier zu einer Verständigung zu gelangen, ist gescheitert, so daß die Londoner Konferenz gleichfalls auf eine Regelung der Frage verzichten mußte.

Auf beiden Konferenzen zeigte sich eine dreifache Gruppierung der Hauptseemächte:

Zu der Gruppe, welche die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See als unzulässig ablehnte, gehörten: England, die Vereinigten Staaten von Amerika, Japan, die Niederlande und Spanien.

Eine vermittelnde Stellung, unter prinzipieller Anerkennung der Zulässigkeit, nahmen ein: Österreich-Ungarn und Italien.

Die unbedingte Zulässigkeit der Umwandlung vertraten: Frankreich, Rußland und Deutschland.

Soweit aus den veröffentlichten offiziellen Protokollen ein Einblick in den Gang der Verhandlungen der beiden Konferenzen gewonnen werden kann, haben die drei Gruppen der Mächte ihre Stellungnahme für oder gegen die Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See durch nachstehend wiedergegebene Ausführungen gestützt*):

I. Die Gegner der Umwandlung auf hoher See.

1. England begründete seine ablehnende Stellung auf der Zweiten Friedenskonferenz (5. Sitzung der IV. Kommission vom 12. Juli 1907) folgendermaßen:

„Das internationale Recht gewährt einem rechtmäßig als Kriegschiff konstituierten Schiffe die Rechte eines Kriegführenden nicht nur gegen den Feind, sondern auch gegenüber den Neutralen. Ein Neutraler hat also bis zu einem gewissen Grade ein Recht darauf, zu wissen, welches die Schiffe sind, die diese Befugnisse ausüben können. Wollte man Schiffen, die ihre nationalen Häfen in der Eigenschaft als Kauffahrteischiffe verlassen haben, gestatten, sich auf hoher See umzuwandeln und nun als Kriegschiffe aufzutreten, ohne daß die Neutralen von der Umwandlung Kenntnis

*) Vgl. im einzelnen: Schramm, Die seekriegsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse der Zweiten Haager Friedenskonferenz, 1909, S. 162 ff.; und Schramm, Die Verhandlungen und Beschlüsse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz, 1911, S. 261 ff.

Digitized by Google

erhalten hatten, so würde ein solcher Zustand sicherlich zu bedauerlichen Zwischenfällen Anlaß geben. In allen Fällen also, in denen ein Schiff auf hoher See zu einem Kriegschiff umgewandelt worden ist, können Komplikationen entstehen, die zu unerträglichen Situationen führen können. Diesen Möglichkeiten kann nur durch die Anerkennung vorgebeugt werden, daß die Umwandlung eines Schiffes in ein Kriegschiff einen Akt der Souveränetät darstellt, daß folglich diese Umwandlung nur in dem nationalen Hoheitsbereiche vorgenommen und daß ein Kriegschiff als solches nur anerkannt werden darf, wenn es diese Bedingungen erfüllt hat."

In der 1. Sitzung des Prüfungsausschusses vom 3. August 1907 wurde diesen Ausführungen noch beigefügt, daß auf Grund der Tatsache, daß das Meer allen gemeinsam ist, die Mächte befugt seien, alles zu untersagen, was eine Beeinträchtigung ihrer Rechte bedeute. England hätte niemals das Recht der Umwandlung auf hoher See anerkannt.

Wenn also schon auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz die englische Anschauung im wesentlichen durch den Hinweis auf die Rechtsstellung der Neutralen zu begründen versucht wurde, so sind die auf diesem Momente ruhenden Ausführungen in einer vor Zusammentritt der Londoner Seekriegsrechtkonferenz ausgearbeiteten, zum Austausch mit den übrigen Konferenzmächten bestimmten Denkschrift und sodann auf der Konferenz selbst noch weiter ausgebaut und vertieft worden.

Die englische Denkschrift verbreitet sich über diese Frage in folgender Weise:

„Es besteht keine einheitliche, in der rückliegenden Zeit überwiegend befolgte Praxis der Nationen, aus welcher bestimmte Grundsätze als geltende Regeln des internationalen Rechtes abgeleitet werden könnten. Die Frage muß vom Rechtsstandpunkte der Neutralen aus gelöst werden. Der von einem neutralen Kauffahrteischiffe der Ausübung des den Kriegführenden zustehenden Visitations- und Durchsuchungsrechtes entgegengesetzte Widerstand kann für sich allein möglicherweise die Kondemnierung des Schiffes als gute Prise zur Folge haben. Für die Neutralen besteht also ein wesentliches Interesse daran, in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise darüber Gewißheit zu besitzen, welche Schiffe die erwähnten Rechte ausüben dürfen.

Die maßgebende Norm für die Entscheidung dieser Frage ist aus den die Beziehungen zwischen den Kriegführenden und den Neutralen regelnden Grundsätzen abzuleiten und dahin zu fassen, daß die Ausübung des Visitations- und Aufbringungsrechtes gegenüber neutralen Kauffahrteischiffen ausschließlich denjenigen Schiffen zusteht, die tatsächlich zu den Kriegschiffen der Kampfflotte des Kriegführenden, dessen Flagge sie führen, gehören und als solche bekannt sind.

Es würde eine schwerwiegende Ausdehnung dieser Befugnis darstellen, wenn man die Ausübung dieser Rechte auch solchen Schiffen gestatten wollte, die von den Neutralen für friedliche Kauffahrteischiffe gehalten werden und die sich plötzlich und ohne Ankündigung vielleicht in unmittelbarer Nähe der anzuhaltenden und zu durchsuchenden Schiffe in Kriegschiffe umwandeln würden. Jede weitere Einschränkung der Sicherheit des friedlichen Handelsverkehrs oder der Freiheit der neutralen Schiffahrt befindet sich im Widerspruch mit den allgemeinen Interessen der Nationen, zumal wenn die Ausübung der Kriegsgewalt gegen die Neutralen in der vorerwähnten Weise

Digitized by Google

fast unvermeidlich zu Reibungen führen und die Gefahr in sich schließen würde, auch andere Nationen in den Krieg hineinzuziehen. Die den Kriegführenden gegenüber den Neutralen zur Wahrung ihrer Lebensinteressen eingeräumten Gerechtsame dürfen nicht durch die Anerkennung von Maßregeln erweitert werden, die trotz der hierfür möglicherweise vorzubringenden Gründe vollständig neu wären und auf keinen bestehenden Grundsatz des internationalen Rechtes gestützt werden könnten.

Für die Neutralen ist es daher von großer Wichtigkeit, daß Kampfeinheiten eines Kriegführenden nur innerhalb der Hoheitsgrenzen dieses Staates geschaffen werden können."

Auf der Konferenz selbst wurde in der 5. Sitzung der Kommission vom 15. Januar 1909 der in der Denkschrift eingenommene Standpunkt noch eingehender entwickelt:

„Die Zulassung der Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe ohne Beschränkung auf Zeit und Ort — mit Ausnahme der territorialen Hoheitsgewässer — würde für den friedlichen neutralen Handel noch viel schädlichere Folgen nach sich ziehen, als die durch die Pariser Deklaration abgeschaffte Kaperei. Zur Zeit der Kaperei waren sich neutrale Kauffahrteischiffe wenigstens der Gefahren bewußt, denen sie dadurch ausgesetzt waren, daß sie sowohl durch Kaper- wie durch Kriegschiffe der Kriegsparteien durchsucht und aufgebracht werden konnten; wenn aber Kauffahrteischiffe auf hoher See umgewandelt werden können, dann sind die neutralen Schiffe der Anhaltung, Durchsuchung und möglicherweise selbst der Aufbringung durch solche Schiffe ausgesetzt, die sie nur als friedliche, unter Umständen auf regelmäßigen Linien verkehrende Kauffahrteischiffe kennen. Derartige umgewandelte Schiffe wären nicht verpflichtet, sich früher als Kriegschiffe zu erkennen zu geben, als bis das neutrale Schiff auf ihren Anruf freiwillig angehalten hat. Es wäre sogar der Fall denkbar, daß derartige Schiffe solange gemeinschaftlich mit anderen Kauffahrteischiffen zusammenfahren, bis sie den Zeitpunkt für günstig halten, sich in Kriegschiffe umzuwandeln und von dem Rechte der Durchsuchung und Aufbringung Gebrauch zu machen. Solche Schiffe könnten sich in neutralen Häfen der ganzen Welt aufhalten und wären hierdurch in die Lage gesetzt, dort die Abreise neutraler Schiffe auszukundschaften, von denen sie vermuten, daß sie Konterbande an Bord haben, diese aus dem Hafen hinauszugeleiten oder ihnen unmittelbar zu folgen, sich hierauf sofort nach der Abfahrt in Kriegschiffe umzuwandeln und von ihren Kriegsrechten Gebrauch zu machen. Ferner: Obgleich ein solches Schiff nach Lage der Verhältnisse in seiner Eigenschaft als Handelsschiff nicht in der Lage wäre, seinen Heimathafen zu erreichen, ohne sich der drohenden Gefahr der Wegnahme durch einen Kriegführenden auszusetzen, so wäre es ihm doch auf alle Fälle möglich, wenigstens auf irgendeine Handelsstraße zu gelangen, wo es von seinen Kriegsrechten in der Weise Gebrauch machen könnte, daß es jeweils so lange als Kauffahrteischiff zwischen neutralen Häfen verkehrt, bis es den geeigneten Moment für die Aufnahme seiner Kriegsoperationen gekommen glaubt. Es könnte unter der Handelsflagge beliebig lange sich in irgendeinem neutralen Hafen aufhalten, seine Ausrüstung und Kohlenvorräte ohne Beschränkung ergänzen, sich der Wegnahme dadurch entziehen, daß es in einen neutralen Hafen flüchtet und dort so lange bleibt, bis die Gefahr vorüber ist; obwohl seine Fahrt zu dem Zwecke unternommen wurde,

Digitized by Google

als Kriegschiff aufzutreten und zu handeln, würde es doch keiner der durch die Konvention über die Behandlung von Kriegschiffen in neutralen Häfen geltenden Regeln unterliegen, d. h. es würde tatsächlich die neutralen Häfen als Stützpunkte für seine späteren Kriegsoperationen benützen. Neutrale Mächte würden sicherlich gegen die Wegnahme ihrer Schiffe durch derartige Kriegschiffe Einspruch erheben; auf diese Weise würde also die ernste Gefahr der Ausdehnung des Kriegstheaters heraufbeschworen werden, eine Gefahr, welche die Friedenskonferenzen wie die gegenwärtige Konferenz ausdrücklich zu beseitigen bestrebt seien.

Ein derartiges Verfahren würde ferner die Situation solcher neutraler Staaten von geringer Macht erheblich schwieriger gestalten, die in ihren Häfen Schiffe dieser Art beherbergt haben. Während der eine der Kriegführenden für seine Schiffe verlangen würde, daß sie bis zum Augenblick ihrer Umwandlung als Kauffahrteischiffe behandelt werden, würde der andere nicht verfehlen, an die Neutralen das Ansuchen zu richten, diesen Schiffen das Recht der Benutzung neutraler Häfen zu dem fraglichen Zwecke zu verweigern; mag nun der Neutrale dem Verlangen der einen oder der anderen Macht nachkommen, er wird stets Gefahr laufen, in einen Krieg mit einer von beiden verwickelt zu werden.

Diese Erwägungen sprechen in gewichtiger Weise dafür, entweder das Recht der Umwandlung auf hoher See auszuschließen oder doch wenigstens zu verhindern, daß eine Umwandlung vorgenommen wird, bevor nicht eine entsprechend lange Frist von dem Zeitpunkt des Auslaufens des Schiffes aus dem letzten neutralen Hafen verstrichen ist. Die letztere Bestimmung würde jedoch nur in unbedeutendem Maße die Unzuträglichkeiten mindern, die mit einer Umwandlung auf hoher See verbunden sind. Sollte wirklich die Zulässigkeit der Umwandlung anerkannt werden, dann wären gleichzeitig Garantien zu schaffen, die einen hinreichenden Schutz gegen die dem neutralen Handel drohenden Überraschungen — fast könnte man von Fallstricken sprechen — gewähren würden.

Dies könnte vielleicht durch die Vorschrift geschehen, daß die Namen der dem Kriegführenden gehörenden Kauffahrteischiffe, die dazu bestimmt sind, gleichzeitig mit der Kriegserklärung oder später nach Befinden des Kriegführenden in Kriegschiffe umgewandelt zu werden, bekanntgegeben werden müssen. Soll eine solche Bekanntgabe Wert besitzen, so müßte sie öffentlich erfolgen und den neutralen Mächten mittels einer Notifikation oder in anderer Weise vor Beginn des Krieges zur Kenntnis gebracht werden; derartige Schiffe wären in die Liste der Kriegsmarine der Kriegführenden aufzunehmen. Eine nach vollzogener Umwandlung erfolgende Bekanntgabe hätte für die Neutralen nur eine relative und wahrscheinlich sehr geringfügige Bedeutung, weil sie die auf See befindlichen Schiffe nicht erreichen und auch solchen Schiffen unbekannt bleiben würde, die sich in Häfen ohne telegraphische Verbindung aufhalten.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß neutrale Staaten nicht berechtigt sind, in den Häfen, in welchen Schiffe dieser Kategorie Schutz suchen, ohne Einschränkung solchen »möglichen Kriegschiffen« (à de semblables vaisseaux »in posse«) die volle Gastfreundschaft wie den wirklichen Handelsschiffen des Kriegführenden zu gewähren; das Maß der aufzuerlegenden Beschränkungen würde allerdings je nach den Umständen verschieden sein.

Digitized by Google

Beabsichtigt der kriegführende Staat nicht, von der Möglichkeit der Umwandlung für irgendein Schiff Gebrauch zu machen, so könnte er mit Recht in den von einem Neutralen auferlegten Beschränkungen in der Ausrüstung mit Kohlen, der Dauer des Aufenthaltes usw. einen ungerechtfertigten und selbst feindlichen Akt erblicken. Würde dagegen von derartigen Einschränkungen überhaupt abgesehen, dann wäre die große Gefahr vorhanden, daß die Gastfreundschaft des Neutralen mißbräuchlich ausgenutzt würde. Eine befriedigende Lösung dieser Schwierigkeiten ist schwer zu finden.

Gegenüber den anderweiten, in der österreichisch-ungarischen Denkschrift vorgeschlagenen einschränkenden Bedingungen ist hervorzuheben, daß nur in der Notifikation die einzig praktische und genügende Bekanntgabe zu erblicken ist.

Ohne weitere Instruktionen ist die englische Delegation zurzeit nicht in der Lage, endgültig zu erklären, ob sie diesen oder anderen Bedingungen zustimmen kann; aber auch wenn der Anspruch auf die unbeschränkte Umwandlung nicht aufrechterhalten werden sollte, so könnte die englische Regierung eine Modifikation ihrer Ansicht doch nur dann vornehmen, wenn eine Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe nur in den Häfen oder in den Territorialgewässern des Kriegführenden oder seines Verbündeten zugelassen würde."

2. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika begnügten sich damit, auf der Zweiten Friedenskonferenz (5. Sitzung der IV. Kommission vom 12. Juli 1907) und auf der Londoner Seekriegsrechtskonferenz (5. Sitzung der Kommission vom 15. Januar 1909) folgenden Antrag zu stellen:

„Die Umwandlung eines Kauffahrteischiffes darf nur in den Territorialgewässern des Staates, dem das Schiff angehört oder in denjenigen Territorialgewässern vorgenommen werden, über welche der Staat durch seine militärischen Streitkräfte eine tatsächliche Herrschaft ausübt."

Ein Begründung dieses Antrages wurde ausweislich der veröffentlichten Verhandlungsprotokolle nicht gegeben.

3. Auch Japan sah auf beiden Konferenzen von einer eingehenderen Begründung seines ablehnenden Standpunktes ab. Es führte auf der Zweiten Friedenskonferenz (1. Sitzung des Komitees vom 3. August 1907) nur aus, daß zwar logischerweise kein Grund für das Verbot der Umwandlung auf hoher See vorgebracht werden könne, daß aber vom Standpunkte der Interessen der Neutralen aus praktische Schwierigkeiten anzuerkennen seien, denen Rechnung getragen werden müsse.

In der Denkschrift zur Londoner Seekriegsrechtskonferenz präzisierte es seine Stellungnahme dahin, daß ein Kauffahrteischiff nur dann von einem Kriegführenden in ein Kriegschiff umgewandelt oder in ein Kauffahrteischiff zurückverwandelt werden dürfe, wenn dies in einem Hafen oder in den Territorialgewässern geschehen kann, die den Kriegführenden oder seinen Verbündeten gehören oder von ihren Land- oder Seestreitkräften besetzt sind.

4. Die Niederlande hatten auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz bei Einbringung eines Vorschlages über die Eigenschaften der zu Kriegschiffen umgewandelten Kauffahrteischiffe u. a. auch beantragt, festzusetzen, daß die Umwandlung im Kriege nur in einem nationalen Hafen vorgenommen werden dürfe und daß jedes

Digitized by Google

Schiff, das als Kriegschiff auftrete, ohne den in dem Vorschlage festgestellten Voraussetzungen zu entsprechen, als Seeräuberschiff zu behandeln sei.

Zur Begründung dieses Vorschlages wurde ausgeführt, daß diese umgewandelten Kauffahrteischiffe keineswegs mit den Milizen eines Landheeres verglichen werden könnten. Die Milizen seien Kombattanten gleich den regulären Truppen; die umgewandelten Kauffahrteischiffe hätten aber nur die Aufgabe, die Wegnahme von Prisen zu betreiben; sie sollten, soweit wie möglich, einem Kampfe ausweichen, für den sie nicht gerüstet seien. Die Umwandlung auf hoher See würde zu Mißbräuchen Anlaß geben und den Neutralen unliebsame Überraschungen bereiten können.

In der vor Zusammentritt der Londoner Konferenz ausgearbeiteten Denkschrift hatten die Niederlande im Anschluß an die vorbezeichnete Stellungnahme ihren Standpunkt dahin festgelegt, daß die Umwandlung eines Kauffahrteischiffes in ein Kriegschiff nur im Gebiet oder in den Territorialgewässern der Macht stattfinden dürfe, deren Flagge das Schiff führen soll.

Eine eingehendere Begründung dieses Standpunktes wurde weder in der Denkschrift, noch bei den Verhandlungen der Seekriegsrechtskonferenz selbst gegeben. Der Vorschlag, alle den Bedingungen der Umwandlung nicht entsprechenden Schiffe als Seeräuberschiffe zu behandeln, wurde von den Niederlanden auf der Konferenz nicht wiederholt.

5. Spanien war auf der Zweiten Friedenskonferenz mit einem besonderen Antrage nicht hervorgetreten.

In der Denkschrift für die Londoner Seekriegsrechtskonferenz vertrat es die Anschauung, daß eine Umwandlung auf hoher See nicht zulässig sei und gab hierfür folgende Begründung:

„Es bestehen erhebliche rechtliche Unterschiede zwischen einem Kriegschiff und einem Kauffahrteischiff, auch wenn dieses die Kriegsflagge führt. Die Verschiedenheit liegt in dem Verhältnis der beiden Schiffsarten nicht nur zu der Staatsgewalt des eigenen Landes, sondern auch zu der Staatsgewalt, den Machtmitteln, den Privatpersonen und Gütern des Gegners und der neutralen Staaten. Wenn über die Eigenschaft des Schiffes irrige Anschauungen oder auch nur Zweifel bestehen, so ist es für Dritte unmöglich zu erkennen, welches Schiff zur Ausübung der aus der Militärhoheit des Staates sich ergebenden Rechte ermächtigt ist und welches Schiff diese Befugnisse nicht besitzt. Anderseits könnten die Regeln, welche die Ausrüstung eines Kriegschiffes oder einer militärischen Expedition in einem neutralen Hafen verbieten, unwirksam werden, wenn die Änderung der Eigenschaft des Schiffes auf hoher See zugestanden würde. Der ganze Schiffsverkehr endlich wird bestimmt und geregelt durch die Papiere, die in einem Hafen für ein Schiff ausgestellt werden und die für einen anderen Hafen bestimmt sind. Wenn der Staat selbst die Bedeutung dieser Dokumente für seine Schiffe illusorisch macht, dann verlieren diese Papiere jeden Wert. Aus allen diesen Gründen muß die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See für nichtig erklärt werden."

Digitized by Google

II. Die Vermittlungsvorschläge von Österreich-Ungarn und Italien

hatten zum Zweck, unter grundsätzlicher Anerkennung der Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See Sicherheitsvorkehrungen gegenüber einer mißbräuchlichen Ausnützung dieses Rechtes zu schaffen.

1. Österreich-Ungarn vertrat den Standpunkt, „daß das fragliche Recht nicht unbeschränkt, sondern im Interesse des Schutzes des neutralen Handels nur unter bestimmten Garantien ausgeübt werden dürfe, insbesondere daß einmal umgewandelte Schiffe während der Dauer des Krieges nicht mehr in Kauffahrteischiffe zurückverwandelt werden dürften".

Diesen Antrag hatte Österreich-Ungarn bereits auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz (1. Sitzung der IV. Kommission vom 24. Juni 1907) gestellt; er war in der 5. Sitzung der Kommission vom 12. Juli 1907 nur kurz damit begründet worden, daß hierdurch andernfalls mögliche zahlreiche Mißbräuche verhütet werden könnten.

Eine eingehendere Begründung des Vorschlages wurde in der Denkschrift für die Londoner Seekriegsrechtskonferenz gegeben. Gleichzeitig wurden über die Bestimmungen des von der Zweiten Haager Friedenskonferenz beschlossenen Abkommens über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen erheblich hinausgehende weitere Voraussetzungen für die Rechtsgültigkeit der Umwandlungen, ohne Unterschied, ob sie in nationalen Gewässern oder auf hoher See vorgenommen wurden, verlangt.

Die Denkschrift enthält hierüber folgende Ausführungen:

„Die Frage der Zulässigkeit der Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See ist in der Literatur nicht behandelt; in der Praxis herrscht keine Übereinstimmung. Zur Lösung der Frage kann somit nur auf die berechtigten Forderungen der Interessenten als Ausgangspunkt zurückgegangen werden.

Auf hoher See kann der Kriegführende nach Belieben über seine Schiffe verfügen; sie unterliegen seiner Souveränetät. Aber die hohe See ist: „omnium communis"; die Souveränetät des einzelnen Staates ist hier durch die Interessen der anderen Staaten beschränkt.

Die Staaten verlangen daher mit Recht, daß die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe nur unter Bedingungen gestattet sein soll, welche eine Gewähr dafür bieten, daß der friedliche Handel nicht ein Wiederaufleben der Seeräuberei oder andere belästigende Maßregeln zu fürchten hat. Ohne Einschränkung läßt sich daher die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe weder zulassen noch verbieten.

Zum Ausgleich der widerstreitenden Interessen wäre es vielleicht zweckmäßig, die Rückverwandlung von Kriegschiffen in Kauffahrteischiffe zu verbieten. Dies ist in der IV. Kommission der Zweiten Haager Friedenskonferenz bereits von der österreichisch-ungarischen Delegation hervorgehoben worden. Dieser Vorschlag hatte damals zwar nicht einmütige Zustimmung gefunden, es konnten jedoch stichhaltige Einwendungen vom Standpunkte der Interessenten aus nicht vorgebracht werden.

Sollte dieser Antrag in Zukunft gleichfalls keinen größeren Beifall finden, so müßten im Interesse der allseitig angestrebten Regelung andere Mittel und Wege gesucht werden, welche geeignet sind, die Neutralen vor Eingriffen der Kriegführenden zu schützen.

Digitized by Google

Nach der Wortfassung der Frage in dem Programm (»on the high seas«) ist jetzt in einem wichtigen Punkte eine Ergänzung der im Haag 1907 geschlossenen Übereinkunft über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe notwendig. Und wie sich aus den Verhandlungen dieser Konferenz ergibt, liegt der Schwerpunkt nicht in der Aufstellung einer Definition des Begriffes »Kriegschiff«, sondern vielmehr in der Begrenzung der Bedingungen, die von den umgewandelten Schiffen erfüllt sein müssen, um das Prisenrecht gegenüber den Neutralen ausüben zu können.

Um dieser Aufgabe in wirksamer Weise gerecht werden zu können, müssen diese Schiffe eine nicht unerhebliche Bewaffnung und eine Schnelligkeit besitzen, welche der Durchschnittsgeschwindigkeit der Kauffahrteischiffe überlegen ist. Würden diese zwei in der Natur der Sache begründeten Bedingungen angenommen werden, so würden hierdurch den Neutralen wertvolle Garantien ohne Beeinträchtigung der berechtigten Interessen der Kriegführenden geboten.

Der Artikel 6 der erwähnten Übereinkunft endlich könnte als unzulänglich erscheinen.

Wenn der Kriegführende nur verpflichtet sein soll, das umgewandelte Schiff in die Liste seiner Kriegschiffe einzutragen, dann erhalten die Neutralen keine Kenntnis von der Umwandlung; und letzteres ist gerade die Hauptsache. Um dies zu erreichen, wäre eine Bekanntgabe erforderlich. Auch die Rückverwandlung müßte bekanntgegeben werden, die, sofern sie allgemein für zulässig erklärt werden sollte, nur in nationalen Häfen vorgenommen werden dürfte.

Die Umwandlung, gleichviel ob sie in nationalen Gewässern, in von einem Kriegführenden besetzten Küstengewässern oder auf hoher See vor sich gehen sollte, wäre sonach von folgenden Voraussetzungen abhängig zu machen:

1. Eine Mindestzahl von Geschützen eines bestimmten Kalibers;
2. Ein Mindestmaß von Geschwindigkeit;
3. Sofortige Bekanntgabe mit Bezeichnung des Ortes, wo die Umwandlung oder Rückverwandlung stattgefunden hat;
4. Vollständige Desarmierung im Falle der Rückverwandlung;
5. Aufschluß über die Punkte 1, 2 und 4 in der Bekanntgabe;
6. Verantwortlichkeit des Staates für alle Schäden, welche dritten Staaten oder deren Angehörigen aus einer Zuwiderhandlung gegen die voraufgeführten Bestimmungen entstehen."

Auf der Londoner Konferenz selbst wurden diese weitgehenden, in der Denkschrift geforderten Garantien nicht aufrechterhalten. Die von der österreichisch-ungarischen Delegation gestellten Anträge in der 4. Plenarsitzung der Konferenz vom 11. Dezember 1908 und in der 5. Sitzung der Kommission vom 15. Januar 1909 beschränkten sich vielmehr wieder auf das Verbot der Rückverwandlung und auf den Erlaß einer Bestimmung über die Bekanntgabe der Umwandlung an die neutralen Mächte. Hierzu wurde folgendes ausgeführt:

„Die Staaten haben im Prinzip unbestreitbar das Recht, ihre Kauffahrteischiffe auf hoher See umzuwandeln. Da aber letztere eine res omnium communis ist, so ist hier die Ausübung der Souveränetätsrechte jedes einzelnen Staates durch die legitimen Rechte der anderen Mächte begrenzt.

Digitized by Google

Aus diesem Grunde ist in unserer Denkschrift die Forderung aufgestellt worden, daß die Umwandlung nur unter Bedingungen zulässig sein soll, welche dem friedlichen Handel eine Garantie gegen belästigende und gefährliche Maßnahmen bieten. Von diesem Gesichtspunkte aus wurde vorgeschlagen, die Zulässigkeit der Umwandlung von zwei Voraussetzungen abhängig zu machen:

1. von dem Verbot der Rückverwandlung solcher Schiffe während der Dauer des Krieges und
2. von der zu angemessener Zeit vorzunehmenden Bekanntgabe der Umwandlung."

2. Der italienische Vermittlungsvorschlag bewegte sich in einer anderen Richtung. Er wollte die Umwandlung auf hoher See nur für eine bestimmte Kategorie von Kauffahrteischiffen zulassen, nämlich für diejenigen, welche die Hoheitsgewässer ihres Landes bereits vor Beginn des Krieges verlassen hatten, dagegen sie für diejenigen Kauffahrteischiffe ausschließen, welche erst nach Eröffnung der Feindseligkeiten aus diesen Gewässern ausgelaufen waren.

Auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz (1. Sitzung der IV. Kommission vom 24. Juni 1907) hatte die italienische Delegation folgenden Antrag gestellt:

„Die Schiffe, welche die Territorialgewässer ihres Landes erst nach Eröffnung der Feindseligkeiten verlassen, dürfen ihre Eigenschaft weder auf hoher See noch in den Territorialgewässern eines anderen Staates verändern."

Dieser Antrag wurde in der 5. Sitzung der Kommission vom 12. Juli 1907 damit begründet, daß die Kauffahrteischiffe, welche die Territorialgewässer vor dem Beginn der Feindseligkeiten verlassen haben, auf hoher See oder anderwärts die Umwandlung deshalb vornehmen müssen, um einer möglichen Wegnahme Widerstand leisten zu können. Diese Gründe träfen jedoch für Schiffe, welche die Territorialgewässer erst nach Ausbruch der Feindseligkeiten verlassen haben, nicht zu; diese könnten die notwendigen Vorkehrungen vorher treffen. Ein Kauffahrteischiff würde sich eines Mißbrauches der während eines Aufenthaltes in einem neutralen Hafen genossenen Privilegien schuldig machen, wenn es sich nach dem Auslaufen aus diesem Hafen auf hoher See in ein Kriegschiff umwandeln würde.

Auf der Londoner Seekriegsrechtskonferenz wurde dieser Antrag wiederholt und in der 5. Sitzung der Kommission vom 15. Januar 1909 folgendermaßen begründet:

„Die Frage ist sehr delikat und schwierig. Es handelt sich darum, zwischen dem Grundsatz, der — rein theoretisch betrachtet — aus dem Prinzip der freien Ausübung der Souveränetätsrechte abgeleitet werden kann, und den sehr gewichtigen praktischen Schwierigkeiten einen Ausgleich zu finden, die sich für den guten Glauben und die Sicherheit des Handels der Neutralen ergeben. Der italienische Vorschlag will der Freiheit der Kriegführenden wie auch den Interessen und der Neutralität der dritten Staaten, soweit möglich, in gleicher Weise gerecht werden.

Ein Schiff, das sich bei Beginn der Feindseligkeiten in den Territorialgewässern seines Landes befindet, kann in diesen Gewässern selbst in ein Kriegschiff umgewandelt werden; wollte man zulassen, daß ein derartiges Schiff auf hoher See umgewandelt werden darf, nachdem es vielleicht in neutralen Häfen die den Kauffahrteischiffen gewährten Vorteile im Interesse der späteren Umwandlung sich zunutze

Digitized by Google

gemacht hat, so könnte hiermit in sehr vielen Fällen ein Mißbrauch dieser Privilegien und in gewissem Maße eine Verletzung des guten Glaubens der Neutralen verbunden sein. Die aus vorstehenden und anderen Gründen zweckmäßigerweise den Souveränetätsrechten des kriegführenden Staates über seine Kauffahrteischiffe aufzuerlegende Beschränkung würde jedoch in dem Falle über das unbedingt notwendige Maß hinausgehen und wäre nicht in gleicher Weise gerechtfertigt, wenn das fragliche Schiff die Territorialgewässer seines Landes bereits vor Ausbruch des Krieges verlassen hat. Hier kann nicht von bösem Glauben gegenüber den Neutralen gesprochen werden, und es wäre viel zu weit gegangen, wenn man ein solches Schiff nötigen wollte, — vielleicht in langer Fahrt — in einen nationalen Hafen zurückzukehren und hier eine Umwandlung vorzunehmen, welche es in den Stand setzen würde, sich gegen feindliche Schiffe zu verteidigen und die Streitkräfte seines eigenen Landes zu unterstützen. Hier genügt die Anordnung, daß die Umwandlung niemals in den Territorialgewässern eines neutralen Landes vorgenommen werden darf. Der Grundsatz der Freiheit der Umwandlung auf hoher See würde für diese Schiffe vollständig aufrechterhalten bleiben."

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Die französischen Flottenmanöver 1911.

I.

Dem Beispiele seines Vorgängers, des Vizeadmirals de Lapeyrère, folgend, hat im September 1911 auch M. Delcassé am Schlusse des Übungsjahres Flottenmanöver veranstaltet, bei denen die gesamten französischen Hochseestreitkräfte zu gemeinsamen Übungen unter dem Oberbefehl des Generalinspekteurs der heimischen Geschwader und voraussichtlichen Flottenchefs für den Fall eines Krieges, des Vizeadmirals Jauréguiberry, vereinigt waren. Die Bedeutung der diesjährigen Manöver übertrifft diejenige der 1910 abgehaltenen aus dem Grunde nicht unerheblich, weil die französische Marine in diesem Jahre durch die Vereinigung von drei Geschwadern mit drei Panzerkreuzerdivisionen zum ersten Male seit langer Zeit wieder eine Streitmacht bereitgestellt hat, die als Flotte im Sinne unserer Organisation anzusprechen ist. Diese Verstärkung der aktiven französischen Seestreitkräfte hat M. Delcassé dadurch erzielt, daß er nicht, wie sein Vorgänger es plante, die Schiffe der „Danton"-Klasse in die aktiven Geschwader einrangierte und dafür ältere in die Reserve treten ließ, sondern aus ihnen ein neues Geschwader (I.) formierte; dies wird mit dem bisherigen I. (nunmehr II. [„Patrie"-Klasse]) in Zukunft die Mittelmeer-Flotte bilden, während das III. (früher II.), aus den älteren Schiffen bestehende mit reduzierter Besatzung als Nordgeschwader in Dienst bleiben wird.

Die Dauer der Übungen war auf den 4. bis 16. September, also auf zwei Wochen (elf Übungstage) festgesetzt. Infolge der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit — die Manöver 1910 dauerten vier Wochen — waren strategische Übungen nicht vorgesehen, die taktische Ausbildung der Flotte stand im Vordergrund.

Eine Flottenparade vor dem Präsidenten der Republik leitete am 4. September die Manöver ein.

Allgemeine Bestimmungen für die Manöver.

Zur Teilnahme bestimmte Seestreitkräfte:

Flottenchef: Vizeadmiral Jauréguiberry, Generalinspekteur der heimischen Geschwader;
Chef des Stabes: Kapitän z. S. Salaün;
Adjutanten: 1 Fregattenkapitän, 3 lieutenants de vaisseau.

Flottenflaggschiff: Panzerkreuzer „Jules Ferry".

I. Geschwader.	II. Geschwader.	III. Geschwader.
Vizeadmiral Boué de Lapeyrère. Kontreadmiral Gauchet.	Vizeadmiral Bellue. Kontreadmiral Gaschard.	Vizeadmiral Aubert. Kontreadmiral Adam.
Linienschiffe:	Linienschiffe:	Linienschiffe:
„Voltaire" F, „Danton", „Condorcet", „Mirabeau" F, „Diderot".	„Patrie" F, „République", „Démocratie", „Justice" F, „Liberté", „Vérité".	„St. Louis" F, „Gaulois", „Charlemagne", „Charles Martel" F, „Jauréguiberry", „Carnot", „Suffren" (zugeteilt).

Digitized by Google

(I. Geschwader.)	(II. Geschwader.)	(III. Geschwader.)
1. leichte Division:	2. leichte Division:	3. leichte Division:
Kontreadmiral Dartige du Fournet.	Kontreadmiral Nicol.	Kontreadmiral Favereau.
Panzerkreuzer: „Léon Gambetta" A, „Edgar Quinet", „Ernest Renan".	Panzerkreuzer: „Jules Michelet" A, „Waldeck-Rousseau", („Jules Ferry").	Panzerkreuzer: „Gloire" A, „Marseillaise", „Amiral Aube".

1. Torpedojäger-Flottille:	2. Torpedojäger-Flottille:
1. Division: „Carabinier", „Mameluck", „Spahi", „Gabion", „Hussard", „Lansquenet".	3. Division: „Obusier", „Tromblon", „Oriflamme", „Branlebas", „Pierrier", „Poignard".
2. Division: „Chasseur", „Tirailleur", „Voltigeur", „Fantassin", „Janissaire", „Cavalier".	4. Division: „Fanfare", „Cognée", „Étendard", „Mortier", „Carquois", „Sabretache".
1. Minenleger-Gruppe: Minenleger „Casabianca", Torpedojäger „Massue", „Hache".	2. Minenleger-Gruppe: Minenleger „Foudre", Torpedojäger „Flamberge", „Baliste".

Die Minenleger „Foudre" und „Casabianca" wurden beim Exerzieren der Flotte als Wiederholer, die vier Torpedojäger als Depeschenboote eingestellt.

„Jules Ferry", das Flaggschiff des Flottenchefs, trat formaltaktisch zum I. Geschwader, und zwar als Nr. 1, wenn der Flottenchef selbst führte, als Nr. 6, wenn er der Übung nur beiwohnt.

„Suffren", der anfänglich als Nr. 6 des I. Geschwaders vorgesehen war, wurde wegen unzureichender Geschwindigkeit dem III. Geschwader angegliedert.

An der Flottenschau am 4. September nahmen außer der Übungsflotte teil:

1. Die Torpedoboote von Toulon*): 2 Divisionen 1. Linie zu je 1 Torpedojäger und 4 Torpedobooten.
2. Die Torpedoboote von Ajaccio*): 1 Division 1. Linie zu 1 Torpedojäger und 4 Torpedobooten.
3. Die Unterseeboote von Toulon*): 1 Torpedojäger, 5 Angriffs-, 5 Verteidigungsboote.
4. Die Artillerie- und Torpedoschuldivisionen: Linienschiffe „Brennus", „Marceau", Panzerkreuzer „Latouche-Tréville", Küstenpanzer „Requin", Torpedojäger „La Hire".
5. Zielschiff der Flottillen: „Amiral Tréhouart".
6. Geschützte Kreuzer der Reservedivision: „Jurien de la Gravière", „Châteaurenault".

Zur Verfügung des Präsidenten: Linienschiff „Masséna" und Panzerkreuzer „Pothuau" der Artillerieschuldivision.

Wie im vorigen Jahre waren auf der Flotte die Offiziere der Marineakademie, ferner eine Anzahl höherer Seeoffiziere als Unparteiische und auch Offiziere des Landheeres eingeschifft.

Der Marineminister M. Delcassé wohnte den Übungen der ersten Woche und denen der beiden letzten Manövertage auf dem Panzerkreuzer „Edgar Quinet" bei.

*) Nahmen auch an den Blockade- und Nachtübungen der Flotte teil.

Digitized by Google

Einzelne Abgeordnete (Marinereferenten für das Budget) sowie Berichterstatter haben – nach den Berichten zu urteilen — an den Manövern der Flotte teilgenommen.

Zeiteinteilung für die Übungen.

Da das Programm der Übungen einen guten Überblick über die Ziele gibt, die sich der Flottenchef in bezug auf die Ausbildung der Flotte gesteckt hatte, ebenso wie über die Art und Weise, in der er diese Ziele zu erreichen beabsichtigte, so sei hier zunächst das Programm mitgeteilt.

4. September: Flottenparade vor dem Präsidenten der Republik.

5. September: Auslaufen der Flotte. Evolutionieren der Linienschiffsflotte unter Führung des Flottenchefs auf „Jules Ferry", der leichten Divisionen und der Torpedobootsverbände unter Führung des ältesten Chefs. — 5 Uhr nachm. Sammeln in einem Punkte Porquerolles-Leuchtturm in Nord 5 sm. Bildung von zwei gleichartig — aus Linienschiffen, Kreuzern und Torpedojägern — zusammengesetzten Parteien, deren eine auf der Rade d'Hyères zu Anker geht, wo sie von der anderen blockiert wird. Torpedobootsangriff auf die blockierte Flotte; Legen einer Minensperre (markiert). Abgeblendet Ankeraufgehen und Auslaufen des Blockierten. Fühlungnehmen durch die blockierenden Panzerkreuzer, die ihr Gros an den ausbrechenden Gegner heranführen sollen.

6. September: Fortsetzung dieser Übung; Durchführung des sich aus ihr ergebenden Kampfes. — Exerzieren der gesamten Flotte unter Leitung des Flottenchefs. — Bildung von drei Gruppen: A 1, von dem überlegenen B auf der Rade d'Hyères blockiert, erwartet den von Süden kommenden A 2, mit dem er Verbindung durch FT erstrebt.

7. September: Sobald A 2 am Vormittag vor den Inseln gesichtet wird, läuft A 1 aus und vereinigt sich mit ihm, während B sich aus der durch Unterseeboote gefährdeten Zone vor der Reede zurückzieht. Gefecht von A 1 und A 2 gegen B. — Nachmittags: Übungen der gesamten Flotte unter dem Chef.

8. September: Marsch nach der Bucht von Ajaccio. Bildung von zwei Parteien, die im Gefechtsbild gegeneinander manövrieren. Nachts: Fühlunghalten, Heranführen des eigenen Gros an den Gegner durch FT und Verbindungsschiffe.

9. September: Fortsetzung der Nachtübung, Abschluß durch ein Gefechtsbild. — Rückkehr nach Toulon, Ausrüstung.

10. September: Ruhe.

11. September: Vormittags: Ausrüstung. Nachmittags: Auslaufen, gemeinsame Übungen der gesamten Flotte. — Nachts: Torpedobootsangriffe der Boote von Toulon und Ajaccio, Abgeblendetfahren.

12. September: Bildung von zwei Flotten, Y und Z; erstere hauptsächlich aus den Linienschiffen unter dem Flottenchef, letztere aus den leichten Divisionen unter dem ältesten Divisionschef zusammengesetzt. Vor- und nachmittags: Gefechtsbilder, Flotte gegen Flotte. — Abends ankert Y im Golf San Juan, Z bei St. Tropez; Angriffe der Torpedoboote von Toulon und Ajaccio auf beide Gruppen, Minenlegen vor dem Golf von San Juan und der Reede von St. Tropez durch Minenleger und Torpedojäger.

Digitized by Google

13. September: Minensuchen und Aufräumen der Sperren durch die Torpedojäger. Angriff der Unterseeboote von Toulon auf die Gruppen Y und Z zu Anker oder nach Verlassen der Ankerplätze. — Nachmittags: Gefechtsübung von Flotte Y gegen Z. Ankern der Flotte auf der Rade d'Hyères. — Abends: Ruhe.

14. September: Vormittags: Auslaufen der Flotte, die sich durch ihre Torpedojäger-Flottillen gegen Unterseeboote sichert und mindestens 25 sm von Land absteht. Unterseebootsangriffe. — Nachmittags: Gefechtsübung von Flotte Y gegen Z. — Nachts: Legen von Minensperren vor den Einfahrten nach Toulon und vor den Pässen der Rade d'Hyères durch die Minenleger und Torpedojäger. Aufklärungsübung der leichten Divisionen; Übungen mit optischen Nachtsignalen. Abgeblendetfahren der Linienschiffsflotte; Heranführen von Torpedojägerverbänden an diese durch eine fühlunghaltende Torpedojägerdivision mittels FT-Signalen.

15. September: Vormittags: Suchübung der leichten Divisionen gegen die Linienschiffsflotte. — Nachmittags: Gefechtsübung von Flotte Y gegen Z. Vorbeimarsch bei Port Vendres; Ankern daselbst, falls die Zeit es erlaubt. — Nachts: Abgeblendetfahren. Für zwei der leichten Divisionen: Fühlungnehmen bei Nacht.

16. September: Vorbeimarsch bei Marseille, Einlaufen in Toulon.

Während der zweiten Übungswoche hat von Toulon aus täglich eine Übung im Minensuchen in der Einfahrt zur Reede mit den Mitteln des Hafens stattzufinden. Am 15. ist eine Übung im Aufräumen der in der Nacht vom 14./15. geworfenen Sperren mit denselben Mitteln abzuhalten.

Zweck der einzelnen Gefechtsübungen.

Die von der französischen Flottenleitung mit den einzelnen Gefechtsübungen verfolgten Absichten ergeben sich aus folgenden Darlegungen, die dem „Moniteur de la Flotte" entnommen sind. Die Ziele sind für die beiden Übungswochen getrennt angegeben, weil in der ersten Woche Gefechtsübungen in kleineren Verbänden — von höchstens 2 Geschwadern zu je 6 Schiffen — in der zweiten dagegen hauptsächlich solche im Flottenverbande zu 3 Geschwadern abgehalten werden sollten.

a. In der ersten Manöverwoche.

1. Übung der Geschwaderchefs in der Führung von Verbänden, die aus zwei Linienschiffsgeschwadern bestehen.
2. Übungen im Zusammenwirken von zwei nach Zahl, Gefechtskraft und Geschwindigkeit verschiedenartigen Geschwadern.
3. Kampf von zwei Flotten, deren jede aus zwei Geschwadern in der unter 2. angegebenen Weise zusammengesetzt ist und die in ihrer Gesamtheit hinsichtlich der Zahl der Einheiten, Gefechtskraft und Geschwindigkeit ungleichartig sind.
4. Darstellung verschiedener Gefechtsfälle, wie sie mit Rücksicht auf die Zusammensetzung der fremden Flotten wahrscheinlich sind.
5. Sammeln von Erfahrungen über das Zusammenarbeiten des Manövers und der Artillerie, über Zielverteilung und Feuervereinigung.
6. Sammeln von Erfahrungen über die Verwendung der Torpedojägerflottillen in der Tagschlacht.

Digitized by Google

b. In der zweiten Manöverwoche.

Die Übungen der letzten Jahre beschäftigten sich im allgemeinen mit dem Flottenkampf geschlossener Linien von gleicher Zusammensetzung und Gefechtskraft. Deshalb sollen die Übungen der zweiten Woche Untersuchungen über den Flottenkampf gewidmet sein, bei dem der eine Gegner mit getrennt operierenden Verbänden eine Konzentration der Kräfte gegen einen Teil der geschlossenen feindlichen Linie erstrebt, während er eine Reserve zur Bindung des übrigen Teils der gegnerischen Linie verwendet. — Demgemäß sollen die Gefechtsübungen sich erstrecken:

1. auf den Kampf der drei getrennt operierenden Linienschiffsgeschwader gegen eine gleich starke und in gleicher Weise zusammengesetzte, aber in geschlossener Linie operierende Flotte;
2. auf den Kampf der drei Linienschiffsgeschwader gegen eine hinsichtlich der Stärke und Zahl der Unterverbände, der Gefechtsstärke der Einheiten sowie der Geschwindigkeit der Einheiten und infolgedessen auch der Verbände ungleichartige Flotte unter Berücksichtigung der wahrscheinlichen Verhältnisse des Ernstfalles.

Bei den Gefechtsübungen der zweiten Woche soll schließlich die Übermittlung dringender Befehle im Gefecht durch die FT nach einem Geheimsignalbuch erfolgen, das der Gegenpartei unbekannt ist. Diese soll versuchen, die Übermittlung der FT-Signale auf jede Weise zu stören, wenn nötig unter Beteiligung mehrerer Schiffe bei gleichzeitiger Verwendung verschiedener Wellen oder durch Dazwischenfunken falscher Signale.

Bestimmungen über die Übungen im Verein mit Unterseebooten.

Die Semaphorstationen haben die Anwesenheit von U-Booten in Sichtweite der Station durch die vorgeschriebenen Signale (vgl. Septemberheft 1910, S. 1171) anzuzeigen. Die U-Boote haben sich in untergetauchtem Zustande in Tiefen von mindestens 16 m unter der Oberfläche zu halten, so daß sie von Schiffen, die über ihnen passieren, nichts zu befürchten haben. Torpedojäger dürfen einem gesichteten Periskop nicht folgen und dürfen sich ihm nicht weiter als auf 100 m nähern. Sie laufen nötigenfalls von ihm ab und zeigen die Anwesenheit eines U-Bootes durch Feuern eines blinden 4,7 cm-Schusses und durch Heißen der vorgeschriebenen Signale an. Sichtet ein Torpedojäger ein U-Boot bei Tage aufgetaucht fahrend, so nähert er sich ihm rasch und beschießt es, um es zum Tauchen zu veranlassen; taucht es, so ist es nicht weiter zu verfolgen. Beim Sichten eines aufgetaucht fahrenden U-Bootes bei Nacht beleuchtet der Torpedojäger dieses und beschießt es, ohne es zu verfolgen. U-Boote, die in dieser Weise aufgetaucht fahrend überrascht werden, können an den weiteren Übungen trotzdem teilnehmen.

U-Boote, die einen Schuß markiert haben, müssen auftauchen, damit der Erfolg ihres Angriffes beurteilt werden kann. Bei derselben Übung kann ein Boot aus jedem Rohr nur einen Schuß markieren.

Große Schiffe dürfen im Verbande fahrend nur dann Ausweichemanöver bei U-Bootsangriffen ausführen, wenn diese in dem Plan der Übung vorher genau festgelegt sind. Besteht die Gefahr des Zusammenstoßes eines Schiffes mit einem unter-

Digitized by Google

getaucht fahrenden oder im Unter- oder Auftauchen begriffenen U-Boot, so hat das Schiff, auch wenn es im Verbande fährt, energisch auf Vermeidung des Zusammenstoßes zu manövrieren.

Bestimmungen über Minenübungen.

a) Markierte Sperren. Minen zum Markieren von Sperren werden dargestellt durch eine Korkboje oder ein kleines Faß von etwa 25 kg Auftrieb; zu ihrer Verankerung dienen Grundeisen von 25 kg Gewicht und 120 m lange klar aufgerollte Raketenleinen.

Minenleger „Foudre" (6000 t, 20 kn) kann 4000 m, Minenleger „Casabianca" (980 t, 21,5 kn) 1000 m, Torpedojäger „Hache", „Massue" (340 t, 28 kn), „Baliste", „Flamberge" (300 t, 28 kn) können — nach Entfernung der Torpedorohre als Minenleger umgebaut — 400 m sperren. Dabei wird der Minenabstand zu 40 m angenommen, woraus sich als Minenvorrat entsprechend 100*), 25 und 10 Minen ergeben würden.

Als Vorbedingungen für das erfolgreiche Legen einer Sperre sind folgende zu betrachten: Die Wassertiefe an der zu sperrenden Stelle darf 100 m nicht überschreiten; die Fahrgeschwindigkeit beim Legen der Sperre darf für „Casabianca" und die Torpedojäger 14 kn, für „Foudre" 18 kn nicht übersteigen. Vor dem Werfen der ersten Mine darf „Foudre" nicht länger als 5 Minuten innerhalb 1000 m von zwei oder mehr Torpedojägern, nicht länger als 3 Minuten innerhalb von 3000 m durch ein Schiff beschossen sein; auch darf er vorher noch nicht wirksam von Torpedojägern mit Torpedos angegriffen sein. „Casabianca" und die 4 Torpedojäger dürfen nicht innerhalb von 1000 m länger als 5, 3 oder 2 Minuten von einem, zwei oder mehr Torpedojägern, nicht länger als 2 Minuten innerhalb 2000 m von einem Schiff beschossen sein.

Das Markieren von Sperren geschieht in der Weise, daß der Minenleger die Sperre mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit abläuft und am Anfang, in der Mitte und am Ende je eine der Markierungsbojen wirft.

Minensuchen und Aufräumen der markierten Sperren. Die Suchübungen sollen besonders das Zusammenarbeiten der Suchfahrzeuge mit den Verbänden und Schiffen sicherstellen. Die Schiffe müssen, um mit Sicherheit ein minenverdächtiges Gebiet zu passieren, entweder in Kiellinie hinter zwei Gruppen von minensuchenden Torpedojägern fahren, bis sie Tiefen von mehr als 100 m erreicht haben, oder aber zwei Gruppen Torpedojäger suchen von dem Ankerplatz der Flotte aus eine Strecke bis zur 100 m-Linie ab; ihnen folgt ein als Lotse dienendes Fahrzeug. Die beiden Torpedojäger der hinteren Suchgruppe verankern alle 500 m eine gut sichtbare Boje mit einem Grundeisen von 50 kg Gewicht. Ist der Kanal ausgebojt, so führt der Lotse den Verband in Kiellinie hindurch.

b) Werfen von Übungsminen. 6 Minen des „Foudre" sowie je 3 der „Casabianca" und der 4 Torpedojäger werden bei den Übungen vor St. Tropez und dem Golf San Juan (siehe Zeiteinteilung: Nacht vom 12./13. September) sowie vor

*) Nach Angaben der vorjährigen Manöverberichte kann „Foudre" 300 Minen nehmen.

Digitized by Google

Toulon und den Hyèrischen Inseln (Nacht vom 14./15. September) vorschriftsmäßig geworfen. „Foudre" wirft mit 40 m Abstand je 3 Minen am Anfang und am Ende der Sperre; „Casabianca" und die 4 Torpedojäger werfen je 3 Minen mit 40 m Abstand am Anfang ihrer Sperren. Die vor St. Tropez und dem Golf San Juan geworfenen Minen werden von den betreffenden Minenlegern gelichtet; bei dem Lichten der vor Toulon und den Hyèrischen Inseln verankerten Minen wirkt die Minensuchabteilung von Toulon mit.

Die Flottenparade am 4. September.

Da die Flottenparade, die am 4. September der Präsident der französischen Republik vor Beginn der Manöver bei Toulon abnahm, Gegenstand der eingehendsten Erörterung in der französischen Presse und in derjenigen anderer Länder gewesen ist, so muß ihrer hier mit einigen Worten Erwähnung getan werden. Die Parade — die erste seit 1901 von einem französischen Staatschef abgenommene*) — war ursprünglich wohl in erster Linie als wirkungsvolle Einleitung der Flottenmanöver gedacht, die Frankreich das Vertrauen zur Stärke seiner Seestreitkräfte wiedergeben und Interesse und Begeisterung für die Flotte in der Nation von neuem wecken sollte. Ihr war hauptsächlich also eine innerpolitische Bedeutung zuzusprechen, insofern als sie dazu bestimmt war, den Weg für die Bewilligung des Flottengesetzes und der infolge der starken Steigerung der Indiensthaltungen ohne Zweifel notwendig werdenden beträchtlichen Nachtragsforderungen für 1911 zu ebnen. Die Entwicklung der politischen Lage bewirkte sodann, daß man in Frankreich der Parade auch im Rahmen der äußeren Politik eine erhebliche Bedeutung beilegte, daß der Charakter der Parade in den Hintergrund trat gegenüber der Manifestation. Auf das Bestreben, die Stärke der französischen Flotte dabei nach außen hin möglichst hervortreten zu lassen, ist wohl die nachträglich angeordnete Teilnahme der Schiffe der Schuldivisionen, der Torpedoboote und Unterseeboote von Toulon und Ajaccio zurückzuführen, während es sich ursprünglich nur um eine Parade der Manöverflotte handelte.

Entsprechend dem innerpolitischen Zweck der Parade waren auf dem Schiff des Präsidenten, der „Masséna" (Flaggschiff der Artillerieschuldivision), außer der Mehrzahl der Minister eine große Zahl von Senatoren und Abgeordneten sowie von Militär- und Zivilbeamten eingeschifft; das Begleitschiff, Panzerkreuzer „Pothuau", war der Presse zur Verfügung gestellt.

Um einer möglichst großen Zahl von Zuschauern die Teilnahme zu ermöglichen, fand die Flottenschau unmittelbar vor dem Hafen von Toulon statt. Von der Hafenausfahrt an waren nach Osten zu dicht unter der Küste die nicht zur Manöverflotte gehörenden Schiffe und Boote (siehe S. 1268) verankert, deren Front der Präsident zunächst abfuhr. Bei der Halbinsel Giens erwartete die Flotte selbst in zweireihiger Formation mit NW-Kurs, 400 m Reihenabstand und 10 kn Fahrt den Präsidenten. Die Torpedojäger standen an der Innenseite der beiden Reihen, und zwar auf den Lücken, 100 m nach innen zu. Nach dem ersten Passieren der „Masséna" (14 kn)

*) 1901 nahm M. Loubet, begleitet vom Ministerpräsidenten Waldeck-Rousseau und dem Marineminister de Lanessan, nach beendetem Manöver eine Flottenparade vor La Ciotat ab.

Digitized by Google

schwenkten beide Reihen um 16 Strich nach außen, „Masséna" passierte nochmals mit Gegenkurs, worauf die Flotte Kiellinie formierte — I., III., II. Geschwader, 1. bis 3. leichte Division, Minenleger, Torpedojägerflottillen —, um vor der inzwischen bei Kap Brun verankerten „Masséna", der gegenüber das Flottenflaggschiff „Jules Ferry" Aufstellung genommen hatte, vorbeizudefilieren. — Der Tonnengehalt der an der Parade beteiligten 92 Schiffe und Fahrzeuge betrug insgesamt 468 914 t.

Der Dankerlaß des Präsidenten an den Marineminister sowie die bei dem am Nachmittag des Paradetages in Toulon veranstalteten Bankett vom Präsidenten und Marineminister gehaltenen Reden wiesen entsprechend dem politischen Charakter der Flottenschau nachdrücklich auf die volle Bereitschaft der Seestreitkräfte hin.

An Zwischenfällen vor und während der Parade sind folgende erwähnenswert: Die Lage der Bodenventile der „Danton"-Klasse tief unten am Schiffsboden (statt wie bisher mehr seitlich) bewirkte, daß bei der geringen Wassertiefe im Hafen von Toulon die Ventile und die Kondensatoren durch Schlamm und Seegras verschmutzt wurden. Infolge der dadurch verursachten Störungen konnte „Mirabeau" nur 10 kn laufen. — Die Schiffe der „Danton"-Klasse steuerten im Hafen bei der geringen Wassertiefe so schlecht, daß das Auslaufen des I. Geschwaders 1 Stunde und 10 Minuten dauerte. — „Brennus" rammte beim Auslaufen einen Passagierdampfer. — Bei der Vorbeifahrt der Flotte an der „Masséna" wurde „République" durch Fahrtverminderung des Vordermannes und Aufkommen des Hintermannes gezwungen auszuscheren.

Die Bereitschaft der am Manöver teilnehmenden Seestreitkräfte.

Die starke Betonung der völligen Kriegsbereitschaft sämtlicher an der Parade beteiligten Schiffe und Fahrzeuge von französischer Seite läßt es angebracht erscheinen, den tatsächlichen Bereitschaftszustand der französischen Manöverflotte einer kurzen Untersuchung zu unterziehen. Das II. und III. Geschwader, die 1. und 3. leichte Division sowie die beiden Torpedojägerflottillen waren das ganze Jahr über in Dienst und befanden sich zur Zeit des Manöverbeginns auf dem Höhepunkt ihrer Ausbildung. Vom I. Geschwader war „Danton" seit Anfang Juni in Dienst, während die übrigen Schiffe ebenso wie Panzerkreuzer „Waldeck-Rousseau" von der 2. leichten Division in den Sommermonaten noch mit ihrer Erprobung beschäftigt waren. Diese Schiffe, außerdem Panzerkreuzer „Jules Michelet" (2. leichte Division) sowie Minenleger „Foudre" und „Casabianca", die zur Geschwaderreserve in Toulon (disponibilité armée) gehören, im Sommer mit stark reduzierter Besatzung in Dienst waren und am 25. August aktivierten, hatten Befehl, bis zum 1. Juli folgende Besatzungsteile an Bord zu nehmen: Den vollen Bestand an Offizieren sowie an Unteroffizieren und Gemeinen der Geschützführerlaufbahn, des Maschinen- und Heizerpersonals, wobei ein Viertel der Matrosen mit Artilleriespezialausbildung durch solche ohne Zeugnis ersetzt werden durfte, die als Hilfsnummern Verwendung finden könnten; drei Fünftel der Unteroffiziere und Gemeinen der übrigen Dienstzweige und derjenigen ohne Sonderausbildung. Die weitere Auffüllung der Mannschaften erfolgte dann bis zum Manöverbeginn — nach einer französischen Preßnachricht fehlten pro Schiff der „Danton"-Klasse etwa zehn Tage vor der Parade noch je 300 Mann, kurz vorher

Digitized by Google

noch je 54 Mann. Von einer für den Ernstfall durchgebildeten Mannschaft wird man bei diesen Schiffen also keineswegs sprechen dürfen, zumal da die Besatzungen nicht in der Weise formiert sind, daß ein Kern von ausgebildeten Leuten von einem älteren Schiff auf sie übergegangen ist. Die Verbandsausbildung des I. Geschwaders beschränkte sich ebenso wie die der 2. leichten Division auf einige in der zweiten Hälfte des August vorgenommene Fahrübungen, an denen zudem der erst Ende August in Toulon eingetroffene „Diderot" nicht teilnehmen konnte. Gefechtsmäßige Schießübungen sind von diesen Schiffen noch nicht abgehalten worden. — Die tatsächliche Bereitschaft des I. Geschwaders bezüglich der Verbandsausbildung kennzeichnet am besten die Schilderung eines an Bord des „Mirabeau" befindlichen Berichterstatters im „Journal", die ihrem Hauptinhalt nach hier vorweggenommen sei: Am Morgen des 6. September gegen 7 Uhr sichtete das geschlossen fahrende I. Geschwader, das mit zwei Torpedojägerdivisionen und 2 leichten Divisionen das II. und III. Geschwader samt einer leichten Division auf der Rade d'Hyères blockiert hatte, die ausgebrochenen blockierten Streitkräfte auf etwa 5 sm. Um diese Zeit erhob sich plötzlich dicker Nebel, während dessen die Verbände die Fahrt unter Abgabe akustischer Nebelsignale fortsetzten. Um 9 Uhr 30 Min. lichtete sich der Nebel, und es ergab sich folgendes Bild: Drei „Dantons" befanden sich noch in verhältnismäßiger Nähe voneinander, „Voltaire" jedoch war weit nach Osten abgekommen und stand in nächster Nähe von vier Schiffen des feindlichen II. Geschwaders; „Diderot" stand 5 sm westlich von seinem Verbande. „Suffren", der dem III. Geschwader als Nr. 7 attachiert war, war stark gesackt und von diesem durch eine feindliche leichte Division abgeschnitten. Die einzigen Schiffe, die noch geschlossen im Verbande fuhren, waren die sechs alten Linienschiffe des III. (Nord-)Geschwaders, das von seinem Exerzierplatz im Atlantik und Kanal her an Nebelfahrten gewöhnt ist. — Die Erörterung der Folgen eines derartigen Vorkommnisses für den Ernstfall erscheint überflüssig.

Bei derselben Gelegenheit stieß der Torpedojäger „Poignard" mit dem Linienschiff der Gegenpartei „St. Louis" zusammen.

Ein weiteres Urteil über die Durchbildung der Verbände sei bis nach dem Bekanntwerden des Verlaufs der gesamten Übungen vorbehalten, die im nächsten Heft im einzelnen besprochen werden sollen.

Rdr.

Die Jubiläumsversammlung der Institution of Naval Architects 1911.

(Schluß.)

8. Results of Tests on Models of Submarines. Von Mason F. Chace.

Der Vortrag gab eine Zusammenstellung der Ergebnisse von Schleppversuchen mit vier Typen von Unterseebootsmodellen.

Bei den geschilderten Versuchen war besonders bemerkenswert, daß sich bei Geschwindigkeiten, bei denen in der Widerstandskurve Wendepunkte auftraten, eine deutliche Änderung des Trimms und der Wellenform zeigt.

9. Recent Developments in the Sea Transportation of Swedish Ore. Von J. Johnson.

Der Vortragende beschrieb das Löschen des Erzes und zwei für den Transport schwedischen Eisenerzes neu erbaute Spezialdampfer.

10. Some Further Notes on cavitation. Von S. W. Barnaby.

Der Vortragende behandelte die Hohlraumbildung bei Schiffsschrauben. Nach seiner Ansicht ist für diese der spezifische Flächendruck der Schraube charakteristischer als die Umfangsgeschwindigkeit. Er gab zur Verhinderung der Hohlraumbildung gewisse Grenzwerte für den spezifischen Schub bei verschiedenen Antriebmaschinen und Schraubenformen an. Im weiteren Verlauf seines Vortrages wandte sich der Vortragende eingehend gegen die Ansicht, die der Umfangsgeschwindigkeit die Hauptrolle bei Hohlraumbildungen zuschieben wollte. Nach dem Vortragenden tritt die Hohlraumbildung an der Rückseite des Schraubenblattes auf. Der große Kraftverlust, der durch die Hohlraumbildung verursacht wird, kommt seiner Ansicht nach daher, daß der Sog der Schraube, der zum großen Teil den Schub hervorruft, aufgehoben wird.

11. The Marine Steam Turbine from 1894 to 1910. Von Sir Charles Parsons.

Im Jahre 1894 wurde die „Marine Steam Turbine Company" zu Versuchszwecken gegründet. Das Versuchsfahrzeug, die „Turbinia", ein kleines Schiff von 42 t Deplacement, entwickelte nach vielen Änderungen 2400 PS bei einer Geschwindigkeit von 34,5 kn. Die Gesellschaft erhielt später den Namen „Parsons Marine Steam Turbine Co. Ltd." und begann das System geschäftlich auszunutzen. Turbinen wurden für die Kriegsmarine zuerst auf dem Zerstörer „Viper" eingebaut. Es wurde eine Geschwindigkeit dieses Schiffes von 31 kn gegen 30 kn bei Kolbenmaschinen garantiert, das Boot erreichte 33,38 kn. Man fand aber doch, daß Verbesserungen eingeführt werden mußten, um die Wirtschaftlichkeit der Turbinen bei Marschgeschwindigkeit zu verbessern. Die untergegangene „Cobra" war das nächste mit Turbinen ausgerüstete Schiff. 1901 wurde „Velox" mit kombinierten Maschinen auf Spekulation erbaut und später von der Admiralität übernommen. 1903 erhielt „Eden" eine reine Turbinenanlage mit Marschturbinen statt Kolbenmaschinen. Der wichtigste Fortschritt

Digitized by Google

jedoch wurde beim Bau von „Amethyst", dessen Schwesterschiff Kolbenmaschinen von 10 000 PS hatte, gemacht. Die Turbinen entwickelten 14 200 PS, also etwa 42 % mehr als die Maschinen des Schwesterschiffes, die Geschwindigkeiten der Schiffe waren 22,3 und 23,6 kn. Unzweifelhaft führte der Erfolg des „Amethyst" zur Annahme der Turbinen bei der „Dreadnought". Der Dampfverbrauch der „Dreadnought" war 6,12 kg für jede WPS und Stunde, bei den folgenden Schiffen 5,91 kg und bei der „Invincible"-Klasse 5,46 kg, während sich der Verbrauch bei Kolbenmaschinen auf 7,26 kg stellte. Der Abdampf der Hilfsmaschinen kann in die Niederdruckturbine statt in den Kondensator geleitet werden. Dieser Dampf genügt, um dem Schiff eine Geschwindigkeit von 5 bis 6 kn zu geben.

Der Vortragende gab sodann einen Überblick über den Einbau von Turbinen auf Handelsschiffen. Bis Ende 1909 hatte Parsons Turbinen mit 3 600 000 PS, bis Ende 1910 mit 5 841 000 PS geliefert.

Der Vortragende besprach dann aus Turbinen und Kolbenmaschinen zusammengesetzte Maschinenanlagen. Ferner gab er einen längeren Bericht über im Auslande erbaute Turbinenschiffe und erwähnte die Vergleichsfahrten von „Birmingham", „Salem" und „Chester". Er schloß mit einer Liste von Vorträgen, die in verschiedenen Gesellschaften über Turbinen gehalten worden waren.

12. Our Present Knowledge of the Vibration Phenomena of Steamers. Von Dr. O. Schlick.

Der Vortragende behandelte hauptsächlich die durch die Schrauben erzeugten Schiffsschwingungen. Zunächst erwähnte er einleitend kurz die historische Entwicklung der einschlägigen Forschungen über Kolbenmaschinenschiffe; er habe als erster 1884 vor der Institution den richtigen Grund für die Entstehung der Schiffsschwingungen, nämlich die bewegten Massen der Maschinen, angegeben. Er behandelte dann eingehender den Massenausgleich der Maschinen, die verschiedenen Arten der Schwingungen und den Einfluß des Standortes der Maschinen auf sie.

Sodann sprach er über die durch die Schiffsschrauben verursachten Schwingungen und machte Vorschläge zu ihrer Beseitigung.

Zum Schluß wandte er sich zu den Schwingungen von Turbinenschiffen und gab Maßregeln gegen die Schwingungen dieser Schiffe an.

13. The Development of Merchant Shipbuilding in Japan. Von Dr. S. Terano und Mr. M. Yukawa.

1635 wurde in Japan wahrscheinlich aus schiffbaulichen Rücksichten verboten, Schiffe von über 50 t Ladefähigkeit zu bauen. Als 1853 jedoch eine amerikanische Flotte nach Japan kam, wurde unter dem Eindruck der großen Kriegschiffe dieses Verbot nach 218jährigem Bestehen aufgehoben und der Versuch gemacht, Schiffe nach europäischem Muster, wenigstens der äußeren Form nach, zu bauen.

1854 hatten japanische Schiffbauer anläßlich der Strandung eines russischen Kriegschiffes Gelegenheit, auch die in Europa übliche Konstruktion von Holzschiffen dadurch kennen zu lernen, daß die Besatzung sich für die Rückfahrt einen Schoner

Digitized by Google

baute. Es wurden damals von der Regierung sechs ähnliche Schiffe in Bau gegeben (Länge 25 m, Breite 7 m, Höhe 3 m).

1855 schenkte die holländische Regierung ein Kriegschiff. 1857 wurde von derselben Regierung ein Schraubenkriegschiff angekauft. In dem gleichen Jahre wurde die erste Werft in Nagasaki mit holländischer Unterstützung gegründet, die heutigen Mitsu-Bishi-Werke. 1864 folgte eine weitere Werft in Yokosuka und ein Walzwerk in Yokohama. Auf der etwa gleichzeitig gegründeten Werft in Ishikawayima bei Tokio wurde 1861 bis 1863 das erste hölzerne, nur von Japanern erbaute Dampfschiff fertiggestellt. 1862 brachte die Öffnung der Häfen einen großen Aufschwung im Schiffbau. 1867 wurden die Werften von Yokohama, Yokosuka und Ishikawayima der Marine unterstellt, 1876 die Marinewerft von Ishikawayima wieder an eine Privatgesellschaft übergeben; letztere wurde die erste moderne Privatwerft Japans.

1870 wurde eine Vorschrift für den Bau von Handelsschiffen nach europäischem Muster erlassen. 1885 wurde schließlich der Bau von Dschunken über 50 t Ladefähigkeit nach alter Bauart verboten. Allmählich wurden auch noch kleinere Schiffe nach europäischem Muster gebaut. 1884 wurde mit dem Eisenschiffbau, 1890 mit dem Stahlschiffbau begonnen, doch blieb noch lange der Holzschiffbau vorherrschend. 1896 wurde eine dem englischen Lloyd nachgebildete Vorschrift für den Bau von Schiffen erlassen und Hilfsgelder für im Lande gebaute Schiffe mit großem Erfolge eingeführt.

Nach dem russisch-japanischen Kriege begann eine neue Stufe der Entwicklung. Es wurden mehrere Schiffe von 6000 bis 8000 t und drei Passagierdampfer von 13 500 t und 20 kn gebaut; die Werften vergrößerten sich und richteten sich neuzeitlich ein. Zurzeit sind die Mitsu-Bishi- und Kawasaki-Werke vollkommen auf der Höhe.

Über die Entwicklung des Schiffsmaschinenbaues in Japan gab der Vortragende folgende Daten:

1861 wurde die erste, im Inlande hergestellte, liegende Zweizylindermaschine mit Auspuff und Landkesseln, 1873 die erste Verbundmaschine, 1890 die erste Dreifach-Expansionsmaschine, 1908 die erste Turbine (System Parsons) gebaut.

Zum Schluß gab der Vortragende einen Überblick über die Zahl und Bedeutung der vorhandenen Privatwerften und machte unter anderem Angaben über die zurzeit gezahlten Hilfsgelder für im Lande gebaute Handelsschiffe.

14. Fifty Years Developments in Mercantile Ship Construction. Von Dr. S. J. T. Thearle.

Der Vortragende skizzierte kurz die Entwicklung des Eisenschiffbaues seit seiner Einführung in bezug auf Konstruktion und Anordnung der Verbände.

Einleitend machte er statistische Angaben über die Entwicklung des Handelsschiffbaues und der Seeschiffahrt in England seit Einführung des Eisens als Baumaterial. Im Anschluß daran besprach er die konstruktive Weiterbildung der einzelnen Verbände.

Zu Beginn des Eisenschiffbaues mußten die Bauteile aus Platten und Winkeln zusammengebaut werden. Die Fortschritte der Walzeisenindustrie gestatteten es jedoch, allmählich zu gewalzten Profilen verschiedener Form überzugehen und dadurch Vereinfachungen des Baues zu erzielen.

Die Notwendigkeit der Unterbringung von Wasserballast führte zuerst zum so-

Digitized by Google

genannten McTutyre-Tank, aus dem sich der heutige Innenboden mit schrägen Randplatten entwickelte. Die Bauweise des Innenbodens wurde allmählich dadurch vereinfacht, daß nur die Randplatten, die Mittelkielplatte und einige Längsspanten durchliefen, während die übrigen Längsträger int.rkostal angeordnet waren.

Bei der Konstruktion der Decksbalken und Deckstützen ging man von gebauten Balken mit vielen Stützen zu Balken aus Profilstahlen mit Unterzügen und Deckstützen über.

Die Versteifungen der wasserdichten Schotte wurden unter dem Einfluß des Bulkheads Committee von 1896 zu brauchbaren Bauteilen entwickelt.

Die Decks der ersten eisernen Schiffe wurden aus Holz hergestellt und besaßen nur eiserne Stringer und Längsschienen. Mit zunehmender Größe der Schiffe ging man zu stählernen Decksbeplattungen über, die meist nur noch auf Passagierdampfern einen Holzbelag erhalten.

In neuerer Zeit wurden Schiffstypen entwickelt, die wesentlich von der bisherigen Bauweise abwichen. Der Vortragende erwähnte unter anderem die Turm- und Kofferschiffe. Als besonders bemerkenswert wurde das Isherwood-System hingestellt. In der Zeit von 1860 bis 1870 wurde für Segelschiffe vielfach das Kompositsystem angewendet, das jedoch hohe Unterhaltskosten erforderte und nach Eröffnung des Suez-Kanals bald wieder verschwand.

Zum Schluß wurde die Entwicklung der transatlantischen Passagierdampfer kurz dargestellt. Mit der zunehmenden Größe wurde gleichzeitig eine größere Festigkeit der Verbände, eine größere Sicherheit und eine größere Regelmäßigkeit in der Ausführung erreicht. Die Entwicklung wurde durch den Übergang vom Eisen zum Schiffbaustahl und zum Stahl von hoher Bruchfestigkeit für besonders hoch beanspruchte Verbände erleichtert, wie überhaupt jeder Fortschritt in der Stahl- und Walzeisenindustrie Verbesserungen im Schiffbau herbeigeführt hat.

15. Shipping on the Great Lakes. Von Frank E. Kisby und Mr. A. P. Rankin.

Der Vortragende schilderte die Entwicklung des Handels und der Schiffahrt auf den großen Seen von Amerika. Er gab zunächst einen Überblick über die Größen- und Hafenverhältnisse dieser Seen. Das die Seen verbindende Kanalnetz und die Schleusen wurden so ausgebaut, daß auf den vier westlichen Seen Dampfer von etwa 16 000 t Wasserverdrängung und 10 500 t Tragfähigkeit benutzt werden können.

Der Hauptgrund für die großartige Entwicklung des Schiffahrtsverkehrs auf den Seen war das Vorhandensein großer natürlicher Hilfsquellen in den angrenzenden Ländereien, für deren gewinnbringende Verwertung der billige Wassertransport Vorbedingung war. Diese Vorbedingung wurde erfüllt durch den Ausbau und die allmähliche Erweiterung der Kanäle und Schleusen, durch die Vergrößerung der Schiffe und durch Schaffung besonderer Schiffstypen und von Einrichtungen zum schnellen Laden und Löschen.

Der Vortragende unterschied vier Arten von auf den Seen verwendeten Schiffen, und zwar Schiffe für Massegüter, für Stückgüter, für Passagierbeförderung und Eisenbahnfähren, deren Entwicklung er am Schlusse seines Vortrages eingehend würdigte.

Digitized by Google

16. Remarks on the Design and Service Performance of Trans-Pacific Liners „Tenyo Maru“ and „Chiyo Maru“. Von den Professoren Terano und Baron C. Shiba.

Der Vortrag gab eine genaue Beschreibung der beiden Schiffe, besonders ihrer maschinenbaulichen Einzelheiten und der während ihrer Fahrten gesammelten Erfahrungen.

17. Progress of Naval Engineering in Japan. Von Engineer-Rearadmiral Terugoro Fujii.

Das erste mit Dampf betriebene, in Japan gebaute Schiff, das Kanonenboot „Chijoda Gata“, wurde 1863 fertiggestellt und mit drei Niederdruckzylinderkesseln ausgerüstet. Vor 1899 wurden weder Lokomotivkessel noch Kessel mit rückkehrender Flamme verwendet. 1900 wurde der Normand-Typ auf dem Depeschenboot „Chikaya“ eingebaut. Im nächsten Jahre wurden die Hochdruckzylinderkessel auf „Itsukushima“ und „Matsushima“ durch Belleville-Kessel, diejenigen von „Hashidate“ durch Miyabara-Kessel ersetzt. Diese vom Admiral Miyabara erfundenen Kessel wurden hier zum ersten Male verwendet. Im Jahre 1902 wurden die Lokomotiv- und Niederdruckzylinderkessel auf „Chiyooa“ und auf „Yayeyama“ durch Belleville- und Niclausse-Kessel ersetzt. Die Linienschiffe „Kawadu“ und „Settsu“ erhielten Miyabara-Doppelender.

1903 wurde auf „Otowa“ ein Versuch mit einem anderen Kesseltyp gemacht, der sehr zufriedenstellend ausfiel. Er wurde „Marinetyp“ benannt und ist mit einigen Abweichungen dem Yarrow-Kessel ähnlich.

Der Vortragende sprach dann über die Verwendung von Turbinen auf den neuen japanischen Kriegschiffen und brachte zum Schluß Angaben über die Kosten verschiedener Maschinenanlagen unter Berücksichtigung der japanischen Arbeitslöhne.

18. Warship Building 1860—1910. Von Sir Philip Watts.

Der Vortragende gab eine Zusammenstellung bekannter Angaben über Kriegschiffe für die Jahre 1860 bis 1910, mit besonderer Betonung der Entwicklung des Kriegschiffbaues in England.

19. The Rational Application of the Turbine to the Propulsion of Warships. Von Professor Rateau.

Die Turbine hat sich in den letzten 10 Jahren in allen Marinen entwickelt. Dies liegt an ihren wertvollen Eigenschaften, nämlich an ihrer Betriebssicherheit, ihrer leichten Wartung und steten Fahrtbereitschaft und ferner an der Geringfügigkeit der durch sie hervorgerufenen Schiffserschütterungen und der guten Ausnutzung des Brennstoffes bei Volldampf. Ihr Hauptmangel ist ihr geringer Wirkungsgrad bei kleiner Fahrt, durch den die Dampfstrecke des Schiffes verringert wird. Dieser Fehler wird durch Vorgelege zu verbessern gesucht. Der Vortragende besprach jedoch nur die Anordnung, die diesen Zweck durch eine aus Turbinen und Kolbenmaschinen zusammengesetzte Maschinenanlage zu erreichen sucht. Die beste Anordnung derart ist nach Meinung des Verfassers eine Vierwellenanlage, jedes Wellenpaar (Backbord und Steuerbord) durch einen vollständig abgeschlossenen Maschinensatz angetrieben. Jede

Digitized by Google

äußere Welle wird durch eine Kolbenmaschine angetrieben, deren Abdampf die Turbine auf der inneren Welle treibt. Bei Volldampf sind die Kräfte gleichmäßig verteilt, bei Marschgeschwindigkeit dagegen arbeiten die Kolbenmaschinen allein. Hierbei ist ein Abdampfrohr direkt zum Kondensator notwendig. Dieses Abdampfrohr öffnet sich, wenn das normale Überströmrohr zu den Turbinen sich schließt, durch zwei miteinander verbundene Ventile. Rückwärtsturbinen sind nicht notwendig.

Folgende Vorteile werden hierdurch erzielt:

1. Bei Volldampf: Bei demselben Gewicht eine Vergrößerung der Höchstleistung von 15 bis 20 Prozent, entsprechend einer Vermehrung der Geschwindigkeit von 5 bis 7 Prozent, das sind 1 bis 1,5 kn für Linienschiffe von 20 kn.

2. Bei Marschgeschwindigkeit: Der Brennstoffverbrauch ist beträchtlich geringer als bei Schiffen mit Kolbenmaschinen allein und kaum $^1/_2$mal so groß als bei solchen mit Turbinen allein.

3. Beim Manövrieren: Im Hafen ist die Anordnung der äußeren Wellen mit den Kolbenmaschinen günstiger als sonst bei den Zwei- oder Dreischraubenschiffen mit Kolbenmaschinen allein. Im Geschwader ist das Manövrieren ebenso leicht wie bei den anderen Schiffen, weil die Geschwindigkeit durch das Manövrierventil an der Kolbenmaschine reguliert werden kann.

Zum Schlusse seines Vortrages schlägt der Vortragende eine Turbinenanordnung vor, die gleichfalls den Zweck hat, Zahnradvorgelege oder Elektromotore zu vermeiden.

20. Fifty Years Changes in British Warship Machinery. Von Engineer-Vizeadmiral Sir H. J. Oram.

Auf Veranlassung der Versammlung gab der Verfasser einen Überblick über die Entwicklung während der letzten 50 Jahre (seit 1860), d. h. seit dem Bestehen der Institution.

1860 gab es in der englischen Marine 132 Schiffe mit 400 PS und mehr (einschl. 23 Radschiffe) und 367 Schiffe unter 400 PS (einschl. 87 Radschiffe), zusammen 499 Schiffe mit etwa 540 000 PS. 1910 betrug die Zahl der Kriegsschiffe 585 mit etwa 5 000 000 PS. 1860 wurde der Radantrieb aufgegeben; seit dieser Zeit wurden alle Schiffe mit Schrauben ausgerüstet. Die ersten Maschinen für Schraubenantrieb machten wie die Radschiffsmaschinen wenig Umdrehungen. Sie waren der Schraube durch ein Vorgelege angepaßt, das die Umdrehungszahl erhöhte. 1860 wurde dieses Vorgelege aufgegeben; die Maschinen wurden nach dem Horizontaltyp gebaut und trieben die Schraube bei entsprechendem Wachsen der Tourenzahl direkt an. Diese Maschinen hatten bei voller Kraft 34 bis 105 Umdrehungen in der Minute und eine Kolbengeschwindigkeit von 1 bis 2,8 m/sec.

Alle früheren Schiffe waren mit Einspritzkondensatoren ausgerüstet gewesen, ausgenommen die Kanonenboote, die den Abdampf durch den Schornstein bliesen. Die Stephansonsche Steuerung war die gebräuchliche, in der Form, wie sie noch heute im Gebrauch ist. Einige der größeren Schiffe hatten besondere Expansionsschieber. Die Kessel um 1860 waren Röhrenkessel mit einem Dampfdruck von etwa 1,4 kg. Die

Digitized by Google

Kanonenboote ohne Kondensation hatten niedrige Zylinderkessel mit einem Druck von 4,2 kg/qcm.

In einer Tabelle sind die Haupteinzelheiten der Maschinen und Kessel seit der Gründung der Institution zusammengestellt. „Warrior" hatte 1860 die stärkste Maschine von etwa 5450 PS, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 14,3 kn gab.

Der Vortragende erwähnte ferner die horizontalen Maschinen der „Melpomene"-Klasse von 9000 PS vom Jahre 1887. Die Maschinen waren Dreifach-Expansionsmaschinen mit etwa 11 kg/qcm Dampfdruck. 1885 kamen die vertikalen Maschinen für größere Schiffe auf; für Kanonenboote und kleinere Schiffe wurden sie erst 1887/88 verwendet. 1887 stieg der Dampfdruck weiter, und es entstanden die Dreifach-Expansionsmaschinen.

Die wichtigsten Verbesserungen der letzten 50 Jahre waren bessere Ausnutzung der Brennmaterialien und die Verringerung der Maschinengewichte und der Größe der Maschinenräume. Die Gewichtsverminderung wurde durch besseres Material für die Hauptteile, die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch Steigerung des Dampfdrucks angestrebt. Der Kohlenverbrauch fiel von 1,7 kg bei „Audacious" im Jahre 1870 auf unter 0,68 kg pro PS vorzugsweise durch die Einführumg des Oberflächenkondensators.

Durch Einführung von Compoundmaschinen mit 4,2 kg Dampfdruck wurden gegenüber den bisher gebräuchlichen einfachen Maschinen mit 2,1 kg Dampfdruck etwa 30 bis 35 Prozent gespart. Beim Steigen des Dampfdrucks von 2,1 bis 4,2 kg ging man von den Kofferkesseln zu den Zylinderkesseln über.

Nach 1872 stieg der Dampfdruck von 4,2 auf 6,3 kg (1880) und dann schnell auf 8,4 kg.

Nach den praktischen Erfolgen der Dreifach-Expansionsmaschinen ging man von den Compoundmaschinen ab. Seit 1885 sind mit wenig Ausnahmen alle Maschinen der Marine Dreifach-Expansionsmaschinen mit einem Dampfdruck von 9 bis 11 kg. Hierdurch wurden weitere 15 Prozent gewonnen. Es kam dann zur Einführung der Evaporatoren, infolge deren nur noch frisches Wasser für die Kessel verwendet und der Dampfdruck gesteigert wurde.

Die Steigerung des Dampfdrucks und die notwendige Verringerung des Gewichts und Beschränkung des Raums führte zu den Wasserrohrkesseln. Das Torpedokanonenboot „Speedy" war das erste Schiff mit Thornycroft-Wasserrohrkesseln, deren Dampfdruck 15 kg betrug. Der Dampfdruck stieg noch bis 1895 auf 17,5 kg, dem höchsten in der Marine gebräuchlichen Druck. 1899 wurde die Schmierung der Maschinen verbessert. Die Umdrehungszahlen stiegen auf 140. Auch der Massenausgleich der Maschinen wurde vervollkommnet und die Schwingungen vermindert. In neuerer Zeit wurde die Dampfturbine eingeführt, und zwar Parsons schnellaufende Turbine, die durch Umformer auf geringere Umdrehungen gebracht wurde. Der Dampfdruck wurde wieder niedriger. Der Vortragende führte zahlreiche Anwendungen der Turbinen auf Kriegschiffen an.

Der Raumbedarf der Maschinen sank von 0,073 qm für die PS bei „Warrior" (1860) auf etwa 0,033 qm für die PS bei „Collingwood" (1910).

Die Gesamtleistung der Maschinen der englischen Kriegschiffe betrug 1860

Digitized by Google

etwa 540000 PS, 1910 etwa 3 510 000 PS für Kolben- und etwa 1 470 000 PS für Turbinenmaschinen. 1860 wurden 100 000 t Kohlen, 1910 1 440 000 t Kohlen, 43 500 kg schwere Öle und 3500 t Petroleum verbrannt.

Die Kosten für die Maschinen sind bedeutend gestiegen. Die „Warrior"-Maschine mit 5470 PS kostete 1 500 000 ℳ, die Maschinen der „Indefatigable" mit 43 000 PS aber schon 8 080 000 ℳ.

Der Verfasser besprach dann die Verbesserungen an den Hilfsmaschinen und ihre Verwendung für verschiedene Zwecke. „Warrior" hatte 8 Hilfsmaschinen mit 350 PS, „Invincible" jedoch schon 106 mit 6300 PS.

1875 wurden elektrische Maschinen für Scheinwerfer eingeführt, und bald wurde auch die Innenbeleuchtung elektrisch. Hydraulische Pumpenmaschinen wurden 1881 bei „Ajax", Luftkompressoren 1880, Dampfbeiboote erst 1869 bei Kriegschiffen eingeführt.

Früher war Kohle das alleinige Heizmaterial. Seit einigen Jahren ist das Heizöl ein scharfer Konkurrent der Kohle geworden. Zuerst brachte das Heizöl starke Rauchbildung mit sich; das ist jetzt besser geworden.

Verbrennungsmotoren sind bisher auf Kriegschiffen, außer auf Unterseebooten und kleineren Schiffen, nicht eingebaut worden.

An Personal hatte „Royal Albert" mit 500 PS 7 Offiziere und 20 Mann, „Neptune" mit 25 000 PS 7 Offiziere und 224 Mann.

— J. —

Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Die „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens" enthalten in Nr. 9, XXXIX, auf S. 1090 eine kurze Abhandlung über Positionsbestimmung bei Nebel. Die angegebene Methode setzt kostspielige Einrichtungen voraus, da sie auf Bestimmung der Zeitdifferenz im Empfang von gleichzeitig abgegebenen radiographischen und akustischen Nebelsignalen beruht.

Einfacher und billiger würde nachstehende Methode sein.

Ein Fahrzeug meldet einer Schallsignalstation an, daß es Abstandsbestimmung zu machen wünscht und gibt, nachdem Verständigung erzielt ist, den Anruf hierzu ab, indem es zugleich seinen Tertienzähler in Gang setzt.

Die Station setzt ihrerseits mit dem ersten ankommenden Zeichen dieses Anrufs ihren Tertienzähler in Gang und gibt nach Verlauf eines bestimmten Intervalls, z. B. 20 Sekunden, ihr Positionssignal ab.

Das Fahrzeug stoppt seinen Tertienzähler, wenn das erste Zeichen dieses Signals ankommt.

Die abgelaufene Zeit, verringert um 20 Sekunden, hat der Schall zum doppelten Weg gebraucht; die Hälfte der Zeit, multipliziert mit 340 bei Überwasserschallsignalen, mit 1400 bei Unterwasserschallsignalen, würde dann der mittlere Abstand in Metern sein, den man natürlich auf einer auf dem Tertienzähler eingravierten Skala direkt und in Seemeilen ablesen würde.

Der Vorgang ist also einfach. Es fragt sich nur, ob sich Schallsignalapparate so einrichten lassen, daß hinreichende Genauigkeit erreicht wird?

Bei Unterwasserschallsignalstationen scheint das nicht ausgeschlossen zu sein.

Zunächst handelt es sich darum, den Tertienzähler zugleich mit Beginn eines Schallsignales in Gang zu setzen; durch elektrische Betätigung des Tertienzählers vom Signalschlaghammer aus kann hierbei entweder jeder Befehlsverzug ausgeschaltet oder aber ein konstanter Befehlsverzug erreicht werden.

Ferner soll in umgekehrter Weise das Schallsignal zu bestimmter Uhrzeit anfangen; es müßte also der Schlaghammer durch den entsprechend eingerichteten Tertienzähler in Tätigkeit gesetzt werden. Auch hierbei wird mit konstantem Befehlsverzug zu rechnen sein.

Ebenso ist wohl eine mechanische Einrichtung des Tertienzählers möglich, um die genaue Innehaltung des vorstehend zu 20 Sekunden angegebenen Intervalles sicherzustellen.

Bleibt noch das Ingangsetzen und Stoppen der Uhr beim ankommenden Signal. Rechnet man hierbei mit einer Genauigkeit von 0,2, also im ganzen von 0,4 Sekunden, dann hätte man bei einer derartigen Abstandsbestimmung mit Unterwasserschallsignalen eine Genauigkeit von 0,3 sm zu erwarten.

Wie würde sich die Verwertung der Überwasserschallsignale zu diesem Zwecke gestalten?

— t.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die Hochseeflotte hat die Herbstmanöver beendet und sich geschwaderweise wieder auf ihre Standorte verteilt. Das 3. Geschwader, aus den Schiffen des Reservegeschwaders bestehend, ist aufgelöst. — Zu der am 5. September stattgehabten Flottenschau vor Seiner Majestät dem Kaiser waren 25 Linienschiffe, 6 Große, 11 Kleine Kreuzer, 66 Hochseetorpedoboote, 24 kleine Torpedoboote und eine Anzahl von Unterseebooten vereinigt mit einer Besatzung von rund 1200 Offizieren und 30 000 Mann. An der Parade, die sich in einem geschwaderweisen Vorbeimarsch vor der „Hohenzollern" vollzog, nahmen als Gäste des Kaisers der österreichische Thronfolger und der Prinz Georg von Bayern teil.

Es finden jetzt die Reservistenentlassungen sowie die Rekruteneinstellungen auf der Hochseeflotte statt; einzelne Schiffe haben mit den alljährlichen Überholungsarbeiten begonnen, gleichzeitig geschehen einige Veränderungen im Schiffsmaterial. So hat der Große Kreuzer „Roon" außer Dienst gestellt, seine Besatzung ist auf die „Hannover" übergegangen. Die „Hannover"-Besatzung hat am 22. September das neue Linienschiff „Helgoland" in Dienst gestellt; am 10. September ist das Linienschiff „Thüringen" aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen und in den Verband der Hochseeflotte eingereiht worden, desgleichen am 15. September „Ostfriesland". — Die Schiffe sind mit Einzelausbildung beschäftigt.

— Kohlenübernahme. Die schon erwähnte Kohlenleistung des Linienschiffes „Posen" hat in folgender Allerhöchster Kabinettsordre Anerkennung gefunden:

„Mein Linienschiff »Posen« hat am 1. Juni d. Js. 900 t Kohlen in 1 Stunde 45 Minuten übergenommen und dabei eine Höchstleistung von 642 t und eine Durchschnittsleistung von 514,29 t in der Stunde erreicht. Es ist dies die höchste Leistung, welche ein Schiff Meiner Marine bisher zu verzeichnen hat. Indem Ich hierfür dem Kommando und der Besatzung Meine warme Anerkennung ausspreche, bestimme Ich gleichzeitig, daß diese Ordre bei der Musterung verlesen und demnächst im Schiffe unter Glas und Rahmen aufgehängt werden soll."

— Sportleistungen. Im Wettrudern hat S. M. S. „Roon" den Preis für 16riemige Barkassen zum dritten Male errungen. Er verbleibt der Besatzung als Eigentum und geht mit ihr auf ihr neues Schiff über.

Desgleichen hat der Besatzungsstamm S. M. S. „Mainz" den Preis für 10riemige Kutter in diesem Jahre zum dritten Male errungen (1909 an Bord der „Danzig", 1910/11 an Bord der „Mainz").

Es erzielten ferner beim Wettrudern der Flotte, das am 2. September stattfand, erste Preise die Schiffe: „Preußen", „Braunschweig" und „Nassau", zweite Preise „Hessen" und „Elsaß".

Den Wanderpreis des I. Geschwaders für bestes Schwimmen hat „Schlesien" errungen. Beide Geschwader haben Sportfeste an Land veranstaltet, in denen Preise im Fußballspiel, Laufen, Tauziehen, Turnen usw. ausgekämpft wurden.

— Kaiserpreis für S. M. Schiffe der Hochseeflotte. Die Schießpreise für das Jahr 1910/11 für hervorragende Leistungen im Schießen mit der Schiffsartillerie sind verliehen worden an die Linienschiffe „Nassau" und „Deutschland", an den Großen Kreuzer „Blücher" und an den Kleinen Kreuzer „Mainz". Dem Linienschiff „Westfalen", das nahezu gleiche Schießleistungen wie das Linienschiff „Nassau" erreicht hat, ist eine Allerhöchste Anerkennung ausgesprochen worden.

Digitized by Google

— Probefahrten. Der Große Kreuzer „Moltke", ein verbesserter und vergrößerter „v. der Tann"-Typ, ist von seiner Bauwerft, Blohm & Voß, Hamburg, zur Ablieferung gelangt. Das 23 000 t große Schiff ist zum Flaggschiff der Aufklärungsschiffe ausersehen, da der Große Kreuzer „Blücher" an Stelle des älteren Großen Kreuzers „Prinz Adalbert" Artillerieschulschiff werden soll.

Das Linienschiff „Ostfriesland" hat bei der Meilenfahrt und der sechsstündigen forcierten Probefahrt eine Geschwindigkeit von ungefähr $21^1/_4$ kn erreicht.

Das vor kurzem vom Stapel gelaufene, von der Germaniawerft erbaute Torpedoboot „G 194" hat eine Geschwindigkeit von 36 kn erreicht, die höchste Geschwindigkeitsleistung, die ein deutsches Kriegschiff erzielt hat. Bisher hatte diese, und zwar 34,6 kn, das Torpedoboot „G 171" aufzuweisen. Beide Boote fahren Germania-Turbinen.

— Schiffsunfall. Im Verlaufe einer Nachtübung geriet das Linienschiff „Hessen" in Kollision mit dem kleinen schwedischen Dampfer „Askersund", der von Göteborg in Ballast nach Malmö unterwegs 3 sm von Bülk sank. Die Mannschaft des Schiffes ist gerettet, „Hessen" hat keinerlei Beschädigungen erlitten.

— Schiffsbergung. Das Depeschenboot „T 21", das unlängst durch Kollision mit einem anderen Depeschenboot im Langeland-Belt zum Sinken gebracht wurde, ist am 25. August gehoben und in die Kieler Kaiserliche Werft eingeschleppt worden.

— Stapellauf. Nach dem Stapellauf des Kreuzers „Straßburg" meldete der Straßburger Oberbürgermeister dem Kaiser telegraphisch die vollzogene Taufe. Darauf ist folgende Antwort eingegangen:

„Ich habe die Meldung von der vollzogenen Taufe des Kreuzers »Straßburg« gerne entgegengenommen und freue Mich über das Band zwischen den Reichslanden und Meiner Marine. Ich vertraue darauf, daß der jedem Deutschen ans Herz gewachsene Name der ehrwürdigen alten Stadt die Besatzung des Schiffes allzeit begeistern werde zur treuen Pflichterfüllung im Dienste für Kaiser und Reich. Wilhelm I. R."

— Bauauftrag. Die noch ausstehenden Neubauten des Jahres 1911 sind wie folgt vergeben worden: Linienschiff „Ersatz Weißenburg" an die Aktiengesellschaft Weser, Bremen; Linienschiff „Ersatz Kurfürst Friedrich Wilhelm" an Vulcan, Hamburg; Großer Kreuzer „K" an Blohm & Voß, Hamburg; Kleiner Kreuzer „Ersatz Geyer" an die Howaldtswerke, Kiel.

— Das Kreuzergeschwader in Ostasien hat nach Besuch der koreanischen und sibirischen Häfen wieder das deutsche Schutzgebiet Kiautschou angelaufen. Es wurden die Häfen von Gensan (Korea), Tschemulpo, Tschifu, Port Arthur (japanisch Ryojun), Weihaiwei und Shanheikwan besucht. „Gneisenau" hat seine Überholungsarbeiten während dieses letzten Abschnittes der Reise in Tsingtau fortgesetzt.

Die dem Kreuzergeschwader unterstellten Kanonenboote führten Kreuzfahrten aus, und zwar hat „Jaguar" am 20. August Shimidsu verlassen und ist über Kobe und Shimonoseki nach Shanghai gegangen, während „Tiger" von Shanghai nach Nanking, Kiukiang, Hankau und Tschinkiang versegelt ist. „Iltis" ist von Tsingtau nach Yokohama ausgelaufen, während „Luchs" von Kiukiang über Shanghai nach Tsingtau heimgekehrt ist.

Die Flußkanonenboote haben während des letzten Monats folgende Häfen besucht: „Tsingtau": Nanning (Westfluß), Lungchow (Westfluß), Nanning, Wutschau, Samshui, Canton und Kongmoon; „Vaterland": Tschangscha, Schasi, Itschang, Schasi und Hankau; „Otter": Tschunking und Fongkou. Torpedoboot „S 90" hat als

Digitized by Google

Depeschenboot die Reise des Kreuzergeschwaders begleitet, während „Taku" in Tsingtau überholt hat.

Australische Station. „Condor" hat seine Werftreparatur in Tsingtau fortgesetzt, während „Cormoran" seine Rundfahrt durch Deutsch-Neuguinea beendet hat und nach Suva auf den Fidschi-Inseln in See gegangen ist. Gelegentlich des Anlaufens von Ponape nahm „Cormoran" die Enthüllung eines Gedenksteins vor, der von den Besatzungen der an der Unterdrückung des Aufstandes beteiligten Schiffe zu Ehren der gefallenen Kameraden errichtet worden ist. An der Feier beteiligten sich zahlreiche Mitglieder der Regierung, der Missionen und der Kolonie sowie viele Eingeborene.

Nach einer Ansprache des Paters Superior und des Kommandanten fiel die Hülle. Ein Parademarsch des Landungskorps S. M. S. „Cormoran" beschloß die Feier.

Der Unterbau des Gedenksteins ist aus Basalt hergestellt, während in dem Gedenkstein selbst eine Platte eingelassen ist, die folgende Inschrift trägt:

Zum ehrenden Andenken
an die in den Gefechten bei Naukiop
und Tschokatsch gefallenen Kameraden
Lt. z. S. Erhard, S. M. S. „Cormoran",
O. Mtr. Kneidl, S. M. S. „Emden",
O. Sgst. Günther, S. M. S. „Emden".
Die vor Ponape vereinigten Schiffe
„Nürnberg" „Emden"
„Cormoran" „Planet".

„Planet" befindet sich noch in Matafu.

Ostafrikanische Station. „Geier" hat von Daressalam Zanzibar und Tanga besucht, „Seeadler" liegt in Daressalam.

Westafrikanische Station. „Panther" überholt in Danzig und geht nach Fertigstellung der Arbeiten wieder an die westafrikanische Küste.

„Eber" und „Berlin" liegen vor Agadir zum Schutze der deutschen Interessen und gehen abwechselnd zum Kohlen- und Proviantnehmen nach Teneriffa oder Las Palmas.

„Möve" ist von Duala über Banana nach Swakopmund gelaufen und hat mit ihrer Vermessungstätigkeit begonnen.

Amerikanische Station. „Bremen" hat Haiti verlassen und ist nordwärts gesegelt, nachdem mit der Ausrufung des Generals Lecomte als Chef der vollziehenden Gewalt Ruhe und Ordnung in Port au Prince und in den anderen Landesteilen wiederhergestellt worden sind. Nicht nur von Deutschen, sondern auch von anderen Ausländern wird dankend anerkannt, daß die Landung von Mannschaften der „Bremen" die Stadt vor Brandstiftung, Plünderung und Metzeleien bewahrt hat. Diese Auffassung haben auch Lecomtistische Generale geäußert. Ein angesehener amerikanischer Unternehmer hat dem Kommando im Namen zahlreicher Landsleute für die Ausschiffung der Truppen seinen Dank ausgesprochen, auch von französischer Seite wurde die Landung der „Bremen"-Mannschaften als eine gebotene Maßnahme bezeichnet. — Was die Revolutionstruppen anbetrifft, so war die diesen bekannt gewordene Ausschiffung deutscher Mannschaften nicht ohne erheblichen Einfluß auf ihr Tun geworden, so daß Ausschreitungen und Plünderungen nur in ganz vereinzelten Fällen vorgekommen sind. — „Bremen" hat am 7. August ihre Schutzwachen zurückgezogen und ist nach New-Bedford (Massachusetts) in See gegangen, hat von hier Newport (Rhode Island) und Philadelphia angelaufen und befindet sich augenblicklich in Newport News (Va.).

Mittelmeerstation. „Loreley" liegt in Therapia auf Station.

Digitized by Google

— Die Schulschiffe. „Vineta“ hat Teneriffa erreicht und sich von dort nach Tanger begeben, um nach einwöchigem Aufenthalt nach Palma auf Mallorca in See zu gehen.

„Hansa“ hat von Wilhelmshaven die Ausreise über Cowes, Queenstown und Vigo angetreten. In Queenstown gab der deutsche Konsul den Offizieren der „Hansa“ ein Bankett, an welchem der kommandierende Admiral der irischen Station, alle dort stationierten englischen Seeoffiziere, die Kommandanten der englischen Schiffe „Achilles“ und „Hood“, der Kommandeur der Truppen in Cork und der Mayor von Cork teilnahmen. Die Trinksprüche auf den Deutschen Kaiser und den König von England wurden begeistert aufgenommen.

„Hertha“ ist von Rotterdam nach Falmouth, von dort nach Bilbao und weiter nach Cadiz gegangen.

„Victoria Louise“ ist am 22. August in Halifax angekommen, am 2. September nach Newport (Rhode Island) versegelt und von dort nach Pensacola in Florida ausgelaufen.

— Die besten Schießleistungen der Küstenartillerie. Den von Seiner Majestät dem Kaiser ausgesetzten Ehrenpreis für die besten Schießleistungen der Küstenartillerie erzielte in diesem Jahre die in Helgoland garnisonierende, erst Anfang dieses Jahres neu formierte 5. Matrosenartillerie-Abteilung. Im vorigen Jahre hatte die 2. Matrosenartillerie-Abteilung den Preis davongetragen, als einzige der Abteilungen, die ihn bereits zum zweiten Male gewonnen hatte.

— Personalien. Dem 2. Seebataillon in Wilhelmshaven-Rüstringen ist eine besondere Ehrung zuteil geworden durch die anläßlich der Flottenparade erfolgte Stellung des Prinzen Georg von Bayern à la suite des Bataillons, das nunmehr ein neues Band mit dem Hause Wittelsbach verbindet. Außer dem Prinzen Georg stehen aus diesem Fürstenhause à la suite des 2. Seebataillons der Thronfolger Generaloberst Prinz Ludwig und dessen ältester Sohn Prinz Rupprecht.

Dem nach fast zehnjähriger Tätigkeit als Gouverneur von Kiautschou in den Ruhestand tretenden Admiral v. Truppel widmen koloniale Blätter Worte warmen Dankes für sein an Mühen und Sorgen, aber auch an Erfolgen so reiches Wirken. Das aus dem Nichts geschaffene Tsingtau steht unter den chinesischen Küstenplätzen, wenn man nach den Handelswerten mißt, heute an sechster Stelle. Nicht leicht war es, ein mehr als freundliches Verhältnis zu den chinesischen Nachbarn, denen die Deutschen zuerst als unerwünschte Eindringlinge erscheinen mußten, anzubahnen; dieses zu stabilisieren, gute Beziehungen zu dem chinesischen Gouverneur der Provinz Schantung zu erhalten und auf dieser Grundlage aus einer Truppengarnison ein rasch emporblühendes Handelsemporium zu schaffen: das sei das Verdienst des Admirals v. Truppel, und dieses Verdienst werde dereinst die Geschichte anerkennen.

Der österreichische Marinechef, Admiral Graf v. Montecuccoli, hat nach der Flottenparade vor Kiel Besichtigungen in Kiel vorgenommen, wohnte einem Teil der Flottenmanöver bei, besuchte an Bord des Kreuzers „Hela“ Helgoland und traf dann in Wilhelmshaven ein, um auch die dortigen Werft-, Schleusen- und Dockanlagen in Augenschein zu nehmen.

Um das Gedächtnis des früheren, verdienten Direktors der Deutschen Seewarte in Hamburg, Georg v. Neumayer, zu ehren, ist in der Heimatstadt des Verblichenen, Neustadt a. H., ein von der Stadtverwaltung, den Ortsgruppen des Deutschen Flottenvereins und der Deutschen Kolonialgesellschaft sowie vom Gewerbeverein gestiftetes Denkmal enthüllt worden.

— Hilfeleistung. Nach den Berichten des Hauses Hansing & Co. in Hamburg haben die Besatzungen der Kreuzer „Seeadler“ und „Geier“ bei einem Brande

Digitized by Google

des einer Zweigniederlassung gehörenden Kohlenlagers in Daressalam bereitwilligst und in tatkräftigster Weise Beistand zur Löschung geleistet. Die Mannschaften haben in tagelanger schwerer Arbeit geholfen, den Brand zu unterdrücken und seine weitere Ausdehnung zu verhindern. Die Firma hat ihren „wärmsten und allerverbindlichsten Dank" ausgesprochen. T. T.

England. Allgemeine Lage und Marinepolitik. Die politischen Ereignisse des letzten Monats waren nicht danach angetan, eine innerliche Verständigung zwischen Deutschland und England, wie sie im Frühjahr nach Ansicht vieler sich anzubahnen schien, zu fördern. In der Marokkofrage standen die britische Presse und ihr Anhang mit ihren Sympathien ungeteilt auf Frankreichs Seite. Die Kaiserrede zu Hamburg wurde mit wenig freundlichen Worten erörtert.

Wie schon im Hochsommer, so gingen auch Mitte September in den englischen Zeitungen abermals Gerüchte von kriegerischen Absichten Englands gegen Deutschland um, die allerdings hierzulande wenig Beunruhigung hervorriefen. Bewegungen von Verbänden, Indienststellungen von Schiffen wurden als außerordentliche Maßnahmen angesehen; die tatsächlich erfolgte Absage der englischen Kavalleriemanöver, Meldungen über Urlaubsverbote an sämtliche heimischen Armeetruppenteile wurden auch in unserer Presse registriert. Die »Times« vom 15. September brachte hierauf eine offiziös klingende Mitteilung, wonach die leitenden Stellen keinerlei mit Kriegsabsichten zusammenhängende Sonderanordnungen getroffen hätten; anderseits aber, so versicherte das Blatt, könne man überzeugt sein, daß „Marine- und Armeebehörden die Bedürfnisse der internationalen Lage durchaus im Auge behielten und keinerlei notwendige Vorsicht außer Acht ließen".

Militärisches Interesse verdient bei alledem eine Maßnahme, die von der Admiralität hinsichtlich der Kohlenversorgung getroffen wurde. »Times« schreibt hierüber am 12. September: „Seit einiger Zeit hat die Admiralität Vorräte an Wales-Kohle in Hull, Newcastle und anderen Plätzen, wo sie für die englischen Kriegsschiffe in der Nordsee leicht zugänglich sein würden, angehäuft. Ein großer Teil dieser Kohle ist in Eisenbahnladungen zu je 500 t anstatt als Schiffsladung zu 4000 bis 5000 t befördert worden. Während der letzten Tage jedoch ist eine noch viel größere Tätigkeit entfaltet worden, und es wird amtlich mitgeteilt, daß der Kohlenagent der Admiralität in Cardiff ausdrückliche Anweisung gegeben hat, Schiffskohlen zu jedem Preise und beschleunigt nach der schottischen Westküste*) zu schaffen. Kohle, die in Cardiff etwa 15 sh pro Tonne kostete, ist infolgedessen auf dem Schienenwege unter hohen Kosten befördert worden. Jeder Eisenbahnwagen hat den Vermerk „Eilig!" erhalten. Bestellungen wurden nicht nur an die vertragsmäßigen Firmen vergeben, sondern auch an andere, die eine brauchbare Kohle aufzuweisen haben. Gestern und heute sollen Bestellungen von 15 000 bis 20 000 t Kohle ergangen sein. Nach glaubwürdiger Mitteilung soll es sich bei dieser Anordnung der Admiralität einfach um einen Versuch im großen Maßstabe handeln. Das ist eine annehmbare Erklärung, aber anderseits ist zu bedenken, daß der Kohlentransport mit der Bahn 5 bis 6 sh für die Tonne mehr kostet als über See; ein solcher Versuch, wenn es wirklich ein Versuch ist, muß daher recht kostspielig sein."

Bei dem großen Eisenbahnstreik ist in beschränktem Maße auch die Flotte zur Aufrechterhaltung der Ordnung hinzugezogen worden. »Daily Telegraph« schrieb zu diesen Unruhen: „Zu einer Zeit, da der Verfassungsstreit seinen Höhepunkt erreicht und

*) Es muß wohl Ostküste heißen.

Digitized by Google

Fragen der internationalen Politik, an denen wir außerordentlich stark interessiert sind, zwischen Deutschland und Frankreich verhandelt werden, sehen wir uns einem häuslichen Streite gegenüber, der stündlich beunruhigender wird. In einer 20 Meilen langen Reihe liegen Schiffe voller Nahrungsmittel und Handelsartikel aller Art, die nicht entladen werden können, die Themse entlang, während zu Lande 70 000 Arbeiter die Hände, die sich auf den Kais regen sollten, müßig in den Schoß legen. Mitten im Frieden soll London Kriegspreise für Lebensmittel bezahlen! Anders kann es nicht kommen, wenn ein Krieg wirklich ausgebrochen ist." — Von der Flottenagitation wurde der Streik mit seinen Folgen dazu benutzt, um auf die Wichtigkeit der Lebensmittelzufuhr und die Notwendigkeit ungehinderter Seebeherrschung im Kriegsfalle, im Zusammenhange damit auf die geforderte Kreuzervermehrung hinzuweisen.

— Kolonialmarinen. Die Regierung des australischen Commonwealth ersuchte die englische Admiralität um Stellung von 1685 Offizieren und Mannschaften zur Besetzung der australischen »Fleet Unit«; 800 Mann werden von Australien selbst gestellt.

Der kanadische Schulkreuzer „Niobe", der bei Kap Sable aufgelaufen war, ist stärker beschädigt, als man anfänglich angenommen hatte. Die Kielplatten sind mehrfach durchstoßen, der Außenboden ist namentlich unter Maschinen- und Kesselräumen stark verletzt, das Ruder muß vollständig erneuert werden.

— Personal. Die Admiralität hat eine weitere Verfügung erlassen über die „Ausbildung von Offizieren, die unter dem neuen System eingetreten sind, nach der Beförderung zum lieutenant und über Zuteilung von Offizieren zur Marineinfanterie". Hiernach wird, trotz aller Schwierigkeiten und Bedenken, im allgemeinen formell an dem neuen Verfahren festgehalten. Nur für die Offiziere der Marineinfanterie wird, wie schon nach den Einstellungen im Sommer zu erwarten war, bereits eine offenkundige Ausnahme gemacht: neben dem gemeinsamen Eintritt mit den Seeoffizieranwärtern soll jetzt wieder, wie früher, der unmittelbare Zutritt zum Offizierkorps der Royal Marines offen stehen. Hier wird also nun das alte Einstellungsverfahren gleichberechtigt dem neuen zur Seite gestellt. Diejenigen Offiziere der Royal Marines, die mit den Kadetten zusammen eingestellt und ausgebildet worden sind, sollen später etwa 8 Monate als sub-lieutenants zur See fahren, sich das Zeugnis als Wachoffizier erwerben und erst dann zu ihrer Speziallaufbahn bei der Marineinfanterie übertreten. Die anderen Anwärter, die unmittelbar in das Korps der Royal Marines eingestellt sind, sollen einen besonderen Ausbildungsgang durchmachen, der sie ebenfalls mit seemännischen Dingen mehr vertraut macht, als es früher der Fall war.

Bei den anderen Offizieren soll ein Jahr nach der Beförderung zum sub-lieutenant die Spezialisierung eintreten. Jeder Offizier kann nur ein Spezialfach ergreifen. Nach Möglichkeit, d. h. „wenn es mit den Bedürfnissen des Dienstes vereinbar ist", sollen die Wünsche des Einzelnen berücksichtigt werden. Offiziere, die sich die Ingenieurlaufbahn erwählt haben oder dazu bestimmt worden sind, sollen zunächst einen halbjährigen Lehrgang in Greenwich durchmachen, danach ein Jahr praktische Unterweisung auf den Werften erhalten. Nach Beendigung dieser Zeit haben sie eine Prüfung abzulegen und werden dann zum lieutenant (E) ernannt. Sie treten hierauf im allgemeinen in den Frontdienst als Ingenieure ein; nur einige besonders Geeignete erhalten gleich im Anschluß an ihre erste Ausbildung eine weitere zweijährige wissenschaftliche Fortbildung in Greenwich.

Der Kernpunkt der ganzen Frage, wie man nämlich bei diesem Verfahren freiwillige Meldungen für die Ingenieurlaufbahn erreicht, ist natürlich durch Ver-

Digitized by Google

fügungen nicht zu lösen und schließt auch weiterhin die größten Bedenken in sich. — Wird man versuchen, einen Zwang auszuüben, und kann ein solcher Zwang zum Segen gereichen? Die nächsten Jahre werden hierauf eine Antwort geben.

Der Bericht der Durnford-Kommission über das Sanitätswesen der Marine, im besonderen über die Ausbildung der Sanitätsoffiziere, ist veröffentlicht worden. Die Hauptergebnisse liegen in der Schaffung einer wissenschaftlichen Lehranstalt für Marineärzte in Greenwich (Naval School of Medical Research and Instruction), in Bestimmungen über Anwerbung von Hilfsärzten für den Kriegsfall und Vermehrung des Unterpersonals in den Marinekrankenhäusern an Land, so daß für Dienstverrichtungen dort nicht mehr auf die Leichtkranken zurückgegriffen zu werden braucht. Daneben sind einige Titeländerungen vorgenommen worden; die Bezeichnungen surgeon-general und deputy surgeon-general sind an Stelle früherer umständlicherer Titel getreten.

Admiral Bridgeman hat am 12. September nach längerer Krankheit wieder das Kommando über die Heimatflotte übernommen.

Mit Rücksicht auf die geringe Besatzungsstärke der Schiffe der IV. Division der Heimatflotte hat die Admiralität angeordnet, daß alle Lazarettkranken sofort abkommandiert und ersetzt werden.

— Stellenbesetzungen. Kontreadmiral Sir Colin Keppel zum Chef des Geschwaders (detached squadron), das den König nach Indien zu begleiten hat, Kontreadmiral Herbert G. King-Hall zum Kontreadmiral in der II. Division der Heimatflotte an Stelle des Kontreadmiral George E. Patey, Nachfolger von Kontreadmiral King-Hall in der wichtigen Stellung als Direktor des Mobilmachungs-Departements bei der Admiralität wird Captain Alexander L. Duff, Commodore 2nd class.

Der langjährige „Ständige Sekretär der Admiralität" (permanent secretary), Sir Charles Inigo Thomas, verläßt seinen Posten, da er dicht vor der Altersgrenze steht. Sein Nachfolger in dieser wichtigen Stellung — der ständige Sekretär steht im Mittelpunkt des Geschäftsverkehrs und ist, da er nicht mit den Parteien wechselt, gleichsam der Träger der Tradition innerhalb der Behörde — wird Sir William Graham Greene.

— Schwimmende Streitkräfte. Während der vergangenen Wochen waren die I. und II. Division der Heimatflotte hauptsächlich mit Schießübungen (battle practice, Torpedobootsabwehrschießen, torpedo-battle-practice) beschäftigt. Die Atlantische Flotte hatte bis Ende August ihre Mannschaften wachweise beurlaubt und lag in den Heimatshäfen, Anfang September ging sie nach Irland; in Berehaven nahm sie u. a. ein Landungsmanöver vor, bei dem die Linienschiffe ein Landungskorps in Stärke von 2000 Mann, die Kreuzer ein solches von 3000 Mann ausschifften. — Die III. Division, mit reduzierten Besatzungen, hielt sich zu Schießübungen in schottischen Gewässern auf.

In der Woche vom 11. bis 16. September wohnte der Erste Lord der Admiralität, Mr. McKenna, den artilleristischen und taktischen Übungen der Heimatflotte an Bord des Flottenflaggschiffes „Neptune" bei.

Die Beschädigungen, die der englische Kreuzer „Cornwall" bei der Strandung erlitt, als er dem kanadischen Schulschiff „Niobe" zu Hilfe kommen wollte, sind so schwer, daß das Schiff erst im Oktober, nach einer vorläufigen Ausbesserung in Kanada, zu gründlicher Reparatur nach England zurückkehren kann.

Der geschützte Kreuzer „Hawke" stieß am 20. September mit dem Dampfer der White-Star-Line „Olympic" in der Nähe der Insel Wight zusammen. Der

Digitized by Google

Kreuzer riß dem Dampfer ober- und unterhalb der Wasserlinie ein großes Loch und wurde selbst am Bug erheblich beschädigt.

Torpedoboot „Nr. 36" stieß im Firth of Forth auf einen Felsen und mußte ins Dock gehen.

Die Beschädigungen, die die nach dem Entwurf der Admiralität gebauten Zerstörer der „Acorn"-Klasse bei den letzten Manövern und der sich daran anschließenden Kreuzfahrt erlitten haben, sind nach »Engineer« ausgedehnter gewesen, als man seiner Zeit hat zugeben wollen. Wenigstens sechs Boote liegen auf den Werften zur Reparatur. Bei der völligen Form habe der leichtgebaute Bootskörper durch das Einhauen in die See besonders stark gelitten. — Im übrigen wird über die ungeschützten Kommandobrücken, besonders auf den Booten der „Tribe"-Klasse, Klage geführt.

— Werften, Neubauten, technische Versuche. „Orion" hat seine Maschinenprobefahrten zur Befriedigung erledigt.

Auf dem Linienschiff „Colossus" wird der vordere Schornstein erhöht, da die ausströmenden Heizgase auf der Brücke stark belästigten; eine gleiche Änderung wird vermutlich auch auf anderen Schiffen der Klasse vorgenommen werden.

In der Unterwasserbeplattung und den Kohlenbunkerwänden der „Indefatigable" sind ohne äußeren Anlaß so starke Leckagen aufgetreten, daß der Kohlenstaub aus den Bunkern in die Mannschaftsräume gedrungen ist und daß in einem Raum das Wasser 7 Fuß hoch gestanden hat. Die Ursache soll in Fehlern der Nietung liegen; auch sonst wird darüber geklagt, daß das Schiff sehr nachlässig gebaut sei.

Mit der Ölfeuerung scheint man noch immer nicht zufrieden zu sein; als Hauptnachteil wird von »Western Daily Mercury« die unvollkommene Verbrennung des Öles angeführt. Dadurch bleibt ein Rückstand, der sich im Kessel absetzt und sehr schwer zu entfernen ist.

— Artillerie. In Devonport wurden einige alte Torpedoboote durch Auffüllen mit Kork und durch Errichtung von Aufbauten aus Holz und Leinewand als Scheiben für Torpedobootsabwehrschießen hergerichtet. In der Fachpresse wird mehrfach betont, daß gerade der Torpedobootsabwehr bei Nacht im letzten Jahre besondere Aufmerksamkeit zugewendet worden ist.

— Unterseebootswesen. An der Ostküste sollen drei vollzählige Unterseebootsflottillen stationiert werden, und zwar in Harwich, Hull und Rosyth.

Bei den Hebungsversuchen ist das künstlich zum Sinken gebrachte Unterseeboot „A 1" gänzlich verloren gegangen.

— Häfen, Küstenverteidigung. Die Erweiterungsbauten der Werft von Haulbowline sind feierlich eröffnet worden.

— Luftschiffahrt. Das Marineluftschiff Nr. 1 ist, nachdem es am 22. September von Captain Sueter, dem Inspecting Captain of Airships, abgenommen worden war, am 25. September beim Herausschaffen aus der Halle vollständig zerstört worden.

E. E. Sch.

Digitized by Google

Vereinigte Staaten von Amerika. Allgemeines. Das abermalige Aufflammen der Revolution in einzelnen Teilen Mexikos hat den Präsidenten der Vereinigten Staaten veranlaßt, die noch nicht zurückgezogenen amerikanischen Truppenteile einstweilen an der mexikanischen Grenze und zwar in San Antonio zu belassen. General Wood, der Chef des Stabes der Armee, hat die hier zusammengezogene Division nach seiner Rückkehr vom Panamakanal besichtigt. Der bisherige Befehlshaber der an der mexikanischen Grenze zusammengezogenen sogenannten Manöverdivision, Generalmajor Carter, hat das Kommando an den Brigadegeneral Hoyt abgegeben.

Marine und Parlament. Der stellvertretende Staatssekretär der Marine, Mr. Winthrop, bringt einen Marinebefehl des Präsidenten aus dem Jahre 1909, gegen den verschiedentlich verstoßen sei, zur strengsten Nachachtung in Erinnerung. In diesem Marinebefehl wird sämtlichen Offizieren und Beamten der Marine ohne ausdrückliche Genehmigung ihrer obersten Vorgesetzten verboten, den Senatoren und Abgeordneten irgendwelches dienstliche Material zu geben, Wünsche an sie zu richten und Fragen dienstlicher Natur zu beantworten.

Marineminister. Der Staatssekretär der Marine Meyer hat während seines sechswöchigen Aufenthalts in England die Hauptwerften Englands einer eingehenden Besichtigung unterzogen, um nach seiner Rückkehr in der Lage zu sein, die Vorschläge der Breeland-Kommission in geeigneter Weise für die Reorganisation der amerikanischen Werften nutzbar zu machen.

Schiedsgerichte, Abrüstung. Während seines Aufenthalts in den Vereinigten Staaten, wo dem Sieger von Tsuschima überall große Ehrungen erwiesen wurden, äußerte Admiral Graf Togo zu einem Reporter: „Präsident Taft hat durch seine Friedens- und Schiedsvertragsbemühungen ein großes Teil dazu beigetragen, das Glück der Menschen zu fördern. Trotzdem aber glaube ich, daß die Nationen fortfahren werden, ihre Rüstungen zur See weiter zu steigern." Den Aufenthalt des japanischen Admirals in den Vereinigten Staaten benutzt ein amerikanisches Blatt zu längeren Ausführungen über die innere Bedeutung der glänzenden Aufnahme des Siegers von Tsuschima. In einer Zeit, die sich ergänge in Lobgesängen auf den Frieden, die den Krieg für einen Wahnsinn erkläre, der nicht vereinbar sei mit dem Geist des Zeitalters, der ein Anachronismus sei in den Tagen der Liebe und des Lichts, der Weichheit und Gleichheit, in einer solchen Zeit sei die spontane Begeisterung, die überall dem siegreichen Flottenführer entgegengebracht sei, besonders bemerkenswert. Wenn heute, nachdem die Kriegsgegner und Antimilitaristen jahrzehntelang am Werke gewesen, den militärischen Heroismus in Mißkredit zu bringen und lächerlich zu machen, wenn heute überall eine solche Begeisterung aufflamme, wo ein Mann sich zeigt, der eine Tat getan, der im Pulverdampf gestanden hat, dann beweise das — und das sei der große Gewinn, den Togos Reise gebracht habe — wie auch heute noch trotz aller Gleichmacher und Friedensprediger die Eigenschaften bewertet werden, die einem Alexander zum Siege verholfen, die König Friedrich und Washington groß gemacht haben.

Dienst an Bord. Der Marineminister hat in einem Sondererlaß unter Hinweis auf die einschlägigen Bestimmungen des Dienst an Bord den Kommandanten zur strengsten Pflicht gemacht, am Sonntag in keiner Weise Dienst zu machen oder Offiziere und Mannschaften unnötig zu beschäftigen, es sei denn, daß der Dienst oder die Sicherheit des Schiffes dies dringend erfordere.

— Flottentätigkeit. Atlantische Flotte: Die Angriffsübungen der Unterseeboote auf die Linienschiffe der Atlantischen Flotte waren, da die Boote von

Digitized by Google

den Schiffen trotz größter Aufmerksamkeit erst ganz spät gesichtet wurden, von großem Erfolg begleitet, was auch von während der Übungen auf den Unterseebooten eingeschifften Offizieren der Linienschiffe zugegeben wird.

Die 5. Division der Atlantischen Flotte ist aufgelöst worden; zurzeit ist nur noch das bisherige Flaggschiff „Tennessee" in Dienst.

Während der Augustmanöver, bei denen die Flotte auch von Luftschiffen angegriffen wurde, ist auf den Linienschiffen ein besonders für diesen Zweck im Waffendepartement konstruiertes Antiluftschiffsgeschütz, eine 3,5 cm-Kanone, verwendet worden, deren Pivot jede Erhöhung und Richtung gestattet.

— Personal. Offiziere. Der bisherige Flottenchef der Atlantischen Flotte, Admiral Schröder, ist am 13. August wegen Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand getreten. Im Jahre 1868 in die Marine eingetreten focht Admiral Schröder mit Auszeichnung im spanisch-amerikanischen Kriege, war 1900 bis 1903 Gouverneur von Guam und wurde 1908 zum Kontreadmiral befördert.

Für den am 2. August verabschiedeten Chef der Marinestation Charleston, Konteradmiral Fox, ist der Kapitän zur See Bradley A. Fiske zum Kontreadmiral befördert worden, einer der bekanntesten amerikanischen Seeoffiziere und Erfinder der verschiedensten jetzt in der Marine gebräuchlichen Entfernungsmeßinstrumente, Turmdrehmaschinen, elektrischer Semaphore sowie wichtiger Verbesserungen am Torpedo.

— Mannschaften. Um dem vorzubeugen, daß bestrafte Angehörige der Marine in den Marinegefängnissen, in denen Sträflingsanzüge getragen werden, für den Dienst und das Leben verloren gehen, ist vom Marineamt die Errichtung eines Straflagers (detention barracks) in Port Royal S. C. angeordnet worden. Das Straflager ist bestimmt für Marineangehörige, die wegen rein militärischer Vergehen bestraft sind, um diese vor dem Makel zu schützen, im Gefängnis gesessen zu haben. In dem Straflager wird Uniform getragen und militärischer Dienst gemacht. Leuten, die sich sehr gut führen, kann auf Antrag des Lagerkommandanten ein Teil ihrer Strafe erlassen werden.

— Schiffsartillerie. Die Mannschaften der „Maryland", die im vergangenen Jahre den Artillerieschießpreis gewonnen hatte, haben, um den Wanderpreis zu behalten, einen gleichwertigen neuen silbernen Preis anfertigen lassen, den das dieses Jahr siegende Schiff, die „Michigan", erhalten hat. Außer dem Wanderpreis hat das Schiff auch ein anerkennendes Schreiben des Präsidenten bekommen. Den neun Offizieren, die nach Ansicht des Kommandanten am meisten dazu beigetragen haben, daß dem Schiff der Preis zuerkannt wurde, ist eine Abschrift dieses Briefes ausgehändigt worden.

Bei dem ersten Schießversuch der „Delaware" gegen die „San Marcos" lag die Entfernung, bei der Treffer erzielt wurden, zwischen 135 bis 144 hm. Unter 135 hm wurde bei diesem Versuch nicht gefeuert.

Die vom Chefkonstrukteur Watt konstruierte neue Pontonscheibe, die zu Schießversuchen dienen soll, ist auf der Staatswerft Norfolk fertiggestellt. Sie geht 9,14 m tief und ist auf der einen Seite wie ein Linienschiff gepanzert (305 mm) und eingeteilt, auf der anderen Seite wie ein Kreuzer. In dem Doppelboden lagern aus Stabilitätsrücksichten 300 t Eisenballast sowie mehrere Hundert Tonnen Kohlen, um festzustellen, welchen Widerstand hinter Panzer lagernde Kohlen eindringenden Geschossen entgegensetzen. Das Ponton hat fünf wasserdichte Abteilungen.

— Küstenartillerie. Die Panamakanal-Besichtigungskommission hat sich für das 40,6 cm-Geschütz entschieden. Während im Gegensatz zu den Schiffsgeschützen alle bisherigen Kanonen der amerikanischen Küstenartillerie mit der Hand geladen

Digitized by Google

wurden, wird das neue 40,6 cm-Geschütz eine mechanische Ladevorrichtung erhalten. Das Geschoßgewicht des neuen Geschützes wird 1088 kg betragen, das Gewicht der Granatfüllung zwischen 63 und 68 kg Schießbaumwolle, während das Geschoß der 35,6 cm-Kanone 730 kg, die Granatfüllung etwa 40 kg wiegt.

— Torpedowesen. Während der großen Torpedobootsmanöver haben nach Angaben der Tagespresse die Torpedos häufig versagt. Ihr Lauf war sehr unregelmäßig, zum Teil liefen sie in Kurven; einzelne haben sogar die andere Seite des Schiffes getroffen, von dem sie abgefeuert wurden. Das Vertrauen in diese Waffe, „die wie ein Bumerang wirke", ist dadurch erheblich herabgesetzt.

Dem amerikanischen Marineministerium ist vor kurzem ein Torpedo mit 7200 m Laufstrecke zum Kauf angeboten. Das Navy Department ist aber damit nicht zufrieden, sondern hat selbst zwei Arten von Torpedos mit annähernd 9000 m Laufstrecke entwickelt. Einer von 53 cm Kaliber, 6,4 m Länge, stärkerer Sprengladung als bisher und einer Geschwindigkeit von 28 kn für die ganze Laufstrecke ist für Linienschiffe vorgesehen. Ein zweiter, kleinerer Torpedo (45 cm) von ebenfalls 9000 m Laufstrecke ist für Torpedo- und Unterseeboote bestimmt und von demselben Kaliber wie der jetzt für diese Fahrzeuge in Gebrauch befindliche. Diese neuen Torpedos werden in der Naval Torpedo Station, Newport, hergestellt. Im März d. J. wurden 180 Torpedos bei Withehead bestellt, die in Jahresfrist geliefert werden sollen. Die vor einem Jahr bei der Bliss-Withehead Torpedo Co. in Brooklyn bestellten 100 Torpedos werden bis 1. Dezember geliefert; zur Zeit ist ein Viertel davon fertig.

— Neubauten. Stand der Neubauten am 1. September 1911:

Linienschiffe:		Torpedoboote:			
„Florida"*)	98,6 %	„Patterson"	98,5 %	„Skate"	85,4 %
„Utah"	100,0 "	„Fanning"	42,7 "	„Skipjack"	93,3 "
„Wyoming"	77,5 "	„Jarvis"	29,0 "	„Sturgeon"	93,5 "
„Arkansas"	72,8 "	„Henley"	15,5 "	„Thrasher"	53,2 "
„New York"	4,5 "	„Beale"	46,6 "	„Tuna"	79,2 "
„Texas"	30,0 "	„Jouett"	59,2 "	„Seal"	88,2 "
		„Jenkins"	48,3 "	„Seawolf"	40,8 "
				„Nautilus"	40,8 "
				„Garfish"	40,7 "
				„Turbot"	26,6 "
		Unterseeboote:		„Haddock"	6,0 "
		„Carp"	91,0 %	„Cachalot"	6,0 "
		„Barracuda"	90,0 "	„Orka"	1,5 "
		„Pickerel"	85,3 "		

In einem Interview in England hat sich der Staatssekretär der Marine dahin geäußert, daß die Linienschiffe des nächsten Programms wahrscheinlich Ölmaschinen erhalten sollen.

Auf dem Kohlendampfer „Jupiter" wird durch die General Electric Co. ein Curtiß-Turbodynamo (2000 Umdrehungen, 2300 Volt) für den Antrieb von zwei Propellermotoren eingebaut. Reduktion der Umdrehungen im Verhältnis von 18 : 1.

Vergleichende Versuche mit Propellern wurden auf Linienschiff „Louisiana" angestellt. Ein Propeller erhielt einen Graphitüberzug und blieb länger glatt und unbewachsen als der andere. Die Linienschiffe „New York" und „Texas" erhalten Babcock- und Wilcox-Kessel.

*) Das Linienschiff „Florida" ist zwar am 15. September unter dem Kommando des Kapitäns zur See Knapp auf der Staatswerft New York in Dienst gestellt worden, doch ist mit einer Fertigstellung des Schiffes vor dem 1. Januar 1912 nicht zu rechnen.

Digitized by Google

Die Vergebung der 8 Zerstörer des Programms 1911 ist an nachstehende Werften erfolgt: 4 Boote an Cramp & Sons (je 3 175 000 ℳ, Cramp-Turbinen, 2 Schrauben), 2 Boote an Bath Iron Works (je 2 198 000 ℳ, Parsons-Turbinen, 3 Schrauben), 1 Boot an New York Shipbuilding Co. (3 265 000 ℳ, Curtiß-Turbinen, 2 Schrauben), 1 Boot an Fore River Co. (3 274 000 ℳ, Curtiß-Turbinen, 2 Schrauben). Alle Boote erhalten eine Kolbenmaschine für Marschfahrt; Dampfstrecke 4000 sm bei 10 kn; Höchstgeschwindigkeit 29 kn; Ölheizung; Lage der Heizöltanks vor und hinter den Maschinen.

— Werften, Marinestationen. Während der Staatssekretär der Marine mit dem Gedanken umgeht, die Staatswerft in New Orleans aufzugeben, bereiten sich am unteren Mississippi große Kundgebungen hiergegen vor. Gerade in den letzten Jahren habe New Orleans einen außerordentlichen Aufschwung genommen und vermittle einen ungeheuren Warenaustausch zwischen den Mississippiländern und Mittel- und Südamerika. Um New Orleans zu einem so bedeutenden Welthafen auszubilden, seien Millionen von Dollars aufgebracht. Diesem wirtschaftlichen Aufschwung dürfe die Regierung nicht nur nicht entgegenarbeiten, sie müsse vielmehr die geleistete Arbeit dadurch unterstützen und das reiche Hinterland dadurch schützen, daß sie New Orleans zum Hauptliegehafen von Teilen der Atlantischen Flotte mache. Entgegen dieser Agitation hat der Staatssekretär der Marine angeordnet, daß die in New Orleans und Pensacola liegenden Seebataillone in allernächster Zeit in andere Marinegarnisonen verlegt werden sollen.

Bei der Fore River Shipbuilding Company in Quincy (Mass.) ist am 26. August 1911 das für Argentinien bestimmte Linienschiff „Rivadavia" und bei der New York Shipbuilding Co., Camden, am 23. September das Linienschiff „Moreno" vom Stapel gelaufen.

— Docks. Das neue im Bau befindliche Trockendock Nr. 4 auf der Staatswerft New York wird voraussichtlich bereits am 1. Januar 1912, das ist 7 Monate vor der kontraktlich ausbedungenen Fertigstellung, klar sein. Bei einer Länge von 211 m und einer Breite von 34 m wird es in der Lage sein, die größten Kriegschiffe aufzunehmen.

— Panamakanal. General Wood hat sich auf seiner Besichtigungsreise der Kanalzone dahin ausgesprochen, daß jedenfalls am Westeingange des Kanals, zweckmäßig auch an anderen wichtigen Stellen 40,6 cm-Kanonen aufzustellen seien. Mit dem Bau der Forts wird in kürzester Zeit begonnen.

— Kolonien. Kontreadmiral a. D. Goodrich spricht sich in einem längeren Artikel für die Selbstregierung der Philippinen aus. Überhaupt sei, wenn man genau hinsähe, der Besitz der in Ostasien gelegenen Inselgruppe der Philippinen und die starre Verfechtung der Monroe-Doktrin eine Inkonsequenz.

— Handelsmarine. Wie sehr die amerikanische Handelsmarine zurückgegangen ist, zeigt folgender Vergleich. Von den im Jahre 1908 den Suezkanal passierenden 3727 Schiffen führten

2194 Schiffe die englische Flagge,
583 Schiffe die deutsche Flagge,
243 Schiffe die holländische Flagge,
238 Schiffe die französische Flagge,
105 Schiffe die österreichische Flagge,
1 Schiff die amerikanische Flagge.

Der eine Vertreter der amerikanischen Nation hatte ein Deplacement von 626 Tonnen.

Digitized by Google

Von den sämtlichen amerikanischen Handelsschiffen werden augenblicklich nur vier als Postdampfer staatlich subventioniert und sind im Kriegsfalle als Hilfskreuzer geeignet. Für überseeische Truppentransporte stehen gar keine Schiffe zur Verfügung. Für die Kohlenversorgung der Atlantischen Flotte bei ihrer Reise um die Welt waren 49 fremde Fahrzeuge gemietet.

— Verschiedenes. Der Flotten-Kohlendampfer „Neptune" gab aus einem Luk in 2 Stunden 210 t Kohlen an einen in 6 m Abstand längsseit liegenden Leichter; Bedingung 100 t pro Stunde. Die Winsch wird von einem Mann bedient. „Neptune" kann im ganzen 12 500 t Kohlen nehmen einschließlich der für den eigenen Bedarf in den Bunkern untergebrachten.

Apparate zur Verbrennung des Bordabfalles werden zurzeit ausprobiert, unter anderem auf dem Linienschiff „Delaware". Grund hierfür ist, daß es dem Korvettenkapitän Gherardi, der als Kommandant der „Yankton" dem amerikanischen Geschwader bei seiner Reise um die Welt folgte, mit Hilfe der von den einzelnen Schiffen über Bord geworfenen Kisten, Flaschen und anderen Dingen gelang, den Weg des Geschwaders über den Ozean dauernd auszumachen. Auf gleiche Weise würde es einem Gegner gelingen können, einem feindlichen Geschwader auf die Spur zu kommen.

v. Selchow.

Frankreich. Marinepolitik. Im August brachte der Abgeordnete Nail im Namen der Marinekommission der Kammer seinen Bericht über das Flottengesetz zur Vorlage, das im Februar 1910 vom damaligen Marineminister, Vizeadmiral de Lapeyrère, eingebracht wurde und über das 1910 schon einmal M. Chaumet an die Kammer berichtete (vgl. Maiheft 1910, Seite 557 ff.). Abweichend von dem ursprünglichen Entwurf wird in dem Bericht vorgeschlagen, die Einteilung der Kampfschiffe in vier Geschwader zu je sechs Linienschiffen, zwei Aufklärungsschiffen und zwölf Torpedojägern nicht in das Gesetz aufzunehmen, um einer Änderung der Gliederung nach taktischen Gesichtspunkten nicht vorzugreifen. Um ferner Störungen in der Ausführung oder die völlige Aufgabe des Bauprogramms zu verhindern, hat die Kommission im Einvernehmen mit dem Marineminister zwei Artikel in das Gesetz aufgenommen, die der Regierung gestatten, die in dem festgelegten Bauplan vorgesehenen Schiffe laufend auf Stapel zu legen, so daß der Bau der sechzehn Linienschiffe bis zum 1. Januar 1920 sichergestellt ist; dasselbe ist für die Hafenbauten des Gesetzes vorgesehen.

Die Kosten der bis 1920 fertigzustellenden Neubauten: sechzehn Linienschiffe zu je 53,6 Mill. ℳ, sechs Aufklärungsschiffe zu je 20 Mill. ℳ, zwanzig Torpedojäger zu je 2,28 Mill. ℳ, achtzehn Unterseeboote zu je 700 t und 2,66 Mill. ℳ, zweiunddreißig Unterseeboote zu je 400 t und 1,312 Mill. ℳ, vier Minenleger zu je 1,28 Mill. ℳ, werden insgesamt auf 1120 Mill. ℳ berechnet. Dazu kommen noch 115,4 Mill. ℳ für die Verbesserung der Hafen- und Werftanlagen, so daß die auf die Budgets von 1912 bis 1919 zu verteilenden Gesamtkosten des Gesetzes 1235,4 Mill. ℳ betragen. Der Berechnung sind die augenblicklichen Verhältnisse zugrunde gelegt; mit Rücksicht auf die zu erwartende Steigerung der Deplacements und Kaliber werden nach M. Nail die Gesamtkosten wahrscheinlich auf 1440 Mill. ℳ steigen.

Der Bericht schließt mit den Worten, daß die Stunde, zu der internationale Streitigkeiten ohne Gewehre und Kanonen vor dem Schiedsgericht im Haag erledigt werden, noch nicht gekommen sei, und er empfiehlt die Annahme des Gesetzes in der Überzeugung, daß dessen vollständige und schnelle Ausführung für die Größe der Nation erforderlich sei.

Digitized by Google

Voraussichtlich wird die Verhandlung des Flottengesetzes ebenso wie die des Gesetzentwurfes über das Ersatzwesen der Marine bald nach dem Zusammentritt der Kammer im Herbst erfolgen, da M. Delcassé Wert darauf legen wird, die durch die Flottenparade von neuem geweckte Begeisterung für die Marine für die Bewilligung seiner Forderungen auszunutzen.

Die Manöver und vor allem die Flottenparade am 4. September (siehe besonderen Artikel) haben in der gesamten Presse eine der Marine sehr günstige Stimmung hervorgerufen; die vielen Mißerfolge und Unfälle*) der letzten Jahre sind wie mit einem Schlage vergessen und, gestützt auf die zuversichtlichen Äußerungen des Ministers, hält man in Frankreich die Flotte für nunmehr auf der Höhe der Kriegsbereitschaft stehend. — Bezeichnend für die Wirkung des Flottenenthusiasmus ist unter anderen ein Artikel des „Temps", in dem unter Hinweis auf die Geschichte der allmählichen Angliederung von Algier, Tunis und Marokko und auf die gegenwärtige Stärke der französischen Flotte die Herrschaft über das Mittelmeer als von Frankreich von neuem erworben dargestellt wird.

Der Marineetat für 1912 beläuft sich auf 341 406 434 ℳ und übersteigt damit die für 1911 bewilligte Summe um 8 261 940 ℳ. Nicht enthalten ist in dem Betrage die erste Rate der beiden für 1912 zu fordernden Linienschiffe, 5 511 698 ℳ, durch deren Aufnahme der Gesamtbetrag des Budgets sich auf 346 918 133 ℳ erhöhen würde. An Neubauten sieht der Etat neun Unterseeboote und einen von der Privatindustrie zu bauenden Transportdampfer, an Hafenbauten je ein Dock in Lorient und Biserta vor. Die Vermehrung der Kosten ist in erster Linie durch die Indienststellung der sechs Schiffe der „Danton"-Klasse, des „Waldeck-Rousseau" sowie von vierzehn neuen Torpedojägern und neunzehn Unterseebooten bedingt (im ganzen etwa 9,6 Mill. ℳ). Der Mannschaftsbestand wird um 2211 Köpfe erhöht; hierdurch und durch die Einschiffung einer größeren Zahl von Offizieren entstehen Mehrkosten von 2,136 Mill. ℳ, durch erhöhten Materialverbrauch solche von 4,418 Mill. ℳ; für Schießübungsmunition werden 0,8 Mill. ℳ, für Erhöhung der laufenden Bestände an Kohlen usw. in den Häfen 2,270 Mill. ℳ mehr gefordert. — Der Etat enthält die zweite Rate der Gehaltserhöhung der Subalternoffiziere (+ 217 600 ℳ), die Mittel für die Bewilligung einer zweiten Urlaubswoche an die Werftarbeiter (+ 697 600 ℳ) sowie für die allgemeine Aufbesserung der Werftarbeiterlöhne (insgesamt + 640 000 ℳ, im Etat 1912 160 000 ℳ; — die Lohnklasse von 2,40 ℳ wird aufgehoben, der Aufenthalt in der Lohnklasse von 2,80 ℳ wird auf fünf Jahre beschränkt). Für die adjutants principaux werden vierzehn neue Stellen geschaffen; davon sollen sechs Stellen von enseignes ersetzen, die übrigen sollen der Geschützführerlaufbahn zugute kommen, um die Beförderungsverhältnisse in dieser zu verbessern (bisher 5265 Geschützführer, dagegen nur 55 premiermaîtres und 4 adjutants principaux). Ferner wird durch den Etat 1912 bei der Geschützführer- und Heizerlaufbahn der Dienstgrad des maître (Deckoffizier) geschaffen, der bei der Maschinistenlaufbahn schon besteht. — Für neue Feuerleitungsapparate werden 105 600 ℳ gefordert; für Erhöhung der Kriegsreserven an Kohlen und Heizöl entstehen Mehrkosten von 1,088 Mill. ℳ; bei den Kapiteln Neubauten und Artillerie werden für Ausrüstung der Werften und Fabriken 1,8456 und 0,9568 Mill. ℳ gefordert (Vergrößerung der Panzerplattenfabrik Guérigny, elektrische Einrichtung der Werften von Toulon und Cherbourg, Einrichtung der Artilleriefabrik zu Ruelle für die Konstruktion schwerster Geschütze).

*) Der am 25. September durch Explosion hervorgerufene Verlust des Linienschiffes „Liberté" konnte in diesem Hefte nicht mehr berücksichtigt werden.

Digitized by Google

— Personal. Am 15. September erreichte der Vizeadmiral Germinet, Generalinspekteur der Schulen, die Altersgrenze (65 Jahre alt). Er war einer der tüchtigsten Führer der französischen Marine und war 1907 als Chef des Mittelmeer-Geschwaders im Begriff, die Verbands- und Einzelschiffsausbildung dieses Geschwaders auf völlig neuer Grundlage zu reorganisieren, als er wegen einer Äußerung über die Unvollzähligkeit der Munitionsbestände vom Ministerium Clémenceau zur Disposition gestellt wurde. Erst Admiral de Lapeyrère verwendete ihn wieder — als Generalinspekteur der Schulen — in einer aktiven Stellung, in der er noch vor kurzem der Kommission für die Reform des gesamten Personals der Marine präsidierte.

— Organisation. Die Kommission für die Personalreform hat ihren Bericht dem Minister vorgelegt; einzelne der vorgeschlagenen Maßnahmen werden bereits durchgeführt; so wird die Bedienung der Minen der défense fixe den torpilleurs anvertraut, das besondere ständige Personal der défense fixe wird aufgelöst.

Ferner sollen die Daten des Beginns aller Schulkurse auf den 1. April und 1. Oktober verlegt werden. Diese Maßregel tritt mit dem 1. Oktober bereits bei den Maschinisten- und Heizerschulen von Brest und Toulon in Kraft, die des weiteren, wie folgt, umorganisiert werden: Während bisher in Brest und Toulon eine Maschinisten- und Heizerschule bestand, werden jetzt die Heizerschulen zu einer einzigen zusammengefaßt, die nach Toulon verlegt wird; ebenso wird der Kursus für die eben eingetretenen Maschinistenanwärter zur Erlangung des brevet élémentaire in Zukunft nur an der Maschinistenschule in Toulon abgehalten. Dagegen wird der Kursus für Maschinistenanwärter (seconds-maîtres) zur Erlangung des brevet supérieur (Befähigung zur Beförderung zum maître und premier-maître — Deck- und Oberdeckoffizier —) nur auf der Maschinistenschule zu Brest stattfinden, der auch die Kurse der matelots élèves-mécaniciens (Ingenieuranwärter) und premiers-maîtres élèves-officiers (Ingenieur-Klasse zur Erlangung der Befähigung zum mécanicien principal II classe) zugeteilt werden. Dauer der Kurse sechs Monate bis auf die Ingenieur-Klasse, die einen zwölfmonatigen Kursus umfaßt.

Der Heizerschule in Toulon werden neun Torpedoboote und neun Dampfboote zugeteilt. — Halbjährlich sind von den Schulen sechzig ausgebildete Taucher zu liefern.

— Flottentätigkeit. Heimische Verbände. Die Schiffe des I. Geschwaders übten Ende August im Verbande zur Feststellung der Fahrtstufen und Drehkreise; „Diderot" traf am 27. von Brest in Toulon ein (vgl. Schiffbau).

Das II. Geschwader hielt Ende August Verbandsübungen ab, in denen Geschwaderkämpfe zur Darstellung gebracht wurden; bei einer Übung am 22. August kämpften zwei Gruppen A und C gegen B, wobei A und B 13 kn, C 19 kn Geschwindigkeit zur Verfügung hatten. Ferner fand ein Torpedoschießen nach geschlepptem Ziel auf 2000 m, für Schiffe mit älteren Torpedos (C 06) auf 800 bis 1000 m statt.

Das III. Geschwader traf am 23. August in Toulon ein; für den gerammten Torpedojäger „Glaive" trat „Cognée" von der Biserta-Flottille ein. Nach Beendigung der Manöver hielt das III. Geschwader das Artilleriepreisschießen ab, um dann nach Algier zu gehen.

Für die Manöver (siehe besonderen Artikel) aktivierten in Toulon am 25. August Minenleger „Foudre" und „Casabianca" sowie Panzerkreuzer „Jules Michelet", auf dem als Chef der zweiten leichten Division am 26. Kontreadmiral Nicol seine Flagge heißte; dieser hielt mit „Waldeck-Rousseau" eine kurze Vorübung für die Manöver ab.

Die Ersatzschiffe „République", „Jules Ferry", Torpedojäger „Hache" und „Gabion" traten zu ihren Verbänden, ohne daß andere Schiffe als Ersatzschiffe ausschieden.

Digitized by Google

In Lorient werden Kreuzer „Descartes" für den Fischereischutz in Neufundland, „Cassard" als Ersatz für „Du Chayla" in der Marokko-Division bereitgestellt.

— Artillerie. Panzerkreuzer „Pothuau" erprobt zurzeit durch Schießversuche eine für die Schiffe des „Jean Bart"-Typs bestimmte Lafette.

Beim Preisschießen fand am 20. September auf dem Panzerkreuzer „Gloire" eine Explosion in einer 16 cm-Kasematte statt, infolge deren neun Mann getötet, mehrere verwundet wurden. Nach bisher vorliegenden Nachrichten entzündete sich die sofort nach dem Öffnen des Verschlusses eingeführte Beutelkartusche durch glühende Rückstände oder Rückflammer und brachte die hinter dem Verschluß bereitgehaltene zweite Halbkartusche (Metallpatrone) zur Detonation.

— Schiffbau, Neubauten, Probefahrten. Während der Reise von Brest nach Toulon, 4 Tage mit 16,8 kn Durchschnittsfahrt, verbrauchten — im Verband fahrend — „Danton" 1408 t, „Condorcet" 1408 t, „Waldeck-Rousseau" 1011 t Kohlen. Der Verbrauch an den einzelnen Tagen war folgender:

	12. August:	13. August:	14. August:
„Danton"	348 t,	331 t,	378 t,
„Condorcet".	315 t,	360 t,	408 t,
„Waldeck-Rousseau" . .	280 t,	240 t,	231 t.

„Diderot", der allein fahrend die Reise in 98 Stunden bei etwa 17 kn Geschwindigkeit machte, verbrauchte etwas weniger Kohlen. Dem Heizerpersonal, das durchweg neu an Bord kommandiert war, fiel das Heizen sehr schwer, da es mit den eine sorgfältige Behandlung erfordernden Kesseln nicht vertraut war. Das Schiff hatte jede Nacht beinahe ununterbrochen Schornsteinflammer. — Drei Geschützturme sind noch nicht abgenommen, da bei Krängung die feine Einstellung der Seitenrichtung noch nicht zufriedenstellend arbeitet; die Gefechtsfähigkeit der Artillerie soll dadurch aber nicht wesentlich beschränkt sein.

Vom Stapel liefen: Am 22. September Linienschiff „Jean Bart" in Brest (Kiellegung 10. November 1910) mit einem Ablaufgewicht von 7560 t; am 23. September „Courbet" in Lorient (Kiellegung 1. September 1910). (Vgl. auch „Werften".)

Torpedofahrzeuge. Torpedojäger „Fourche" (vgl. Juliheft, S. 918) hatte bei einer Probefahrt Havarie an den Heizraumventilatoren; bei einer weiteren Fahrt fand eine Heizölexplosion statt, bei der mehrere Arbeiter verletzt wurden, und zwar zwei schwer.

Die Torpedoboote „196" und „207" sind mit dem Namen „Chiffa" und „Etoile" bezeichnet worden.

Unterseeboote. Vom Stapel lief: Am 7. September in Toulon Tauchboot „Joule" vom verbesserten Pluviôse-Typ.

— Schiffsverkauf. Panzerkreuzer „Dupuy de Lôme" (vgl. Septemberheft, S. 1153) ist für 2,4 Mill. ℳ an Peru verkauft, das außerdem 560 000 ℳ für die Instandsetzung des Schiffes durch die Werft zu Lorient zahlt.

— Flugwesen. Die Marinekommission für Flugwesen macht Versuche mit einem Aeroplan, der von der Wasseroberfläche starten und auf das Wasser niedergehen kann.

— Häfen, Werften. In Cherbourg wird infolge unzureichender Größe des Kohlenlagers der Marine ein neues Lager auf einem großen Platz zwischen dem neu zu bauenden Ostbassin und dem Turenne-Platz angelegt werden.

Nachdem der Marineminister infolge der schnellen Fertigstellung der Linienschiffe „Jean Bart" und „Courbet" zum Stapellauf auf den Staatswerften zu Brest und Lorient (in 10 und 11 Monaten von der Kiellegung) den beteiligten Arbeitern

Digitized by Google

einen halben Tag Urlaub sowie einen Tageslohn bewilligt hatte, beschlossen auf Veranlassung des Arbeitersyndikats die Werftarbeiter von Brest, den für den 22. September festgesetzten Stapellauf des „Jean Bart" nicht zuzulassen, wenn ihnen nicht eine Lohnerhöhung von 40 Pfg. pro Tag zugestanden würde.

— Fachliteratur. Im »Moniteur de la Flotte« (26. August 1911) fordert A. Le Franc in einem Artikel »Exercices de Torpilleurs« kriegsmäßigere Anlage der Angriffsübungen der Torpedobootsflottillen gegen die Geschwader. Solche Übungen werden zwar beim Ein- und Auslaufen der Geschwader stets abgehalten, wie die Vorschrift es verlangt; indessen ist die von den Geschwadern zur Verfügung gestellte Zeit immer sehr kurz, Ort und Zeit des Angriffs werden daher vorher festgelegt, so daß die Übung mehr einer Scheinwerferübung als einem kriegsmäßigen Angriff ähnelt.

»Le Temps« (23. August) vergleicht die deutschen und die französischen Seestreitkräfte nach Schiffszahl, Deplacement und Geschoßgewichten und stellt eine unleugbare Unterlegenheit Frankreichs fest, meint aber, daß die Unterlegenheit nicht so erheblich sei, daß »l'avenir soit irrémédiablement compromis«. Der Vergleich weise Frankreich auf eine Pflicht hin, der es sich nicht entziehen könne.

In »Le Yacht« (16. September) bespricht P. Claude die Hilfsquellen des Hafens von Brest. Die beiden Docks zu Lanninon wurden schon 1882 bewilligt, als für Hafenbauten 93 Mill. Frcs. vorgesehen wurden; dies Programm wurde aber ebensowenig wie das von 1889 ausgeführt, das 34 Mill. Frcs. für Hafenbauten umfaßte. In dem großen Programm von 1900 wurden 170 Mill. Frcs. für die Verbesserung der Häfen und Werften angewiesen, darunter 9,4 Mill. für die beiden Docks zu Lanninon, von denen eines 1904, das zweite 1907 fertiggestellt werden sollte. Erst nach Bewilligung von 16,4 Mill. Frcs. im Jahre 1910 wurde der Bau der Docks begonnen, die mit 200 m Länge und 36 m Breite 1915 gebrauchsbereit sein sollen. Für die „Jean Bart"-Klasse wird bis dahin in Brest nur das Dock Nr. 7 von Salou in Betracht kommen, dessen Vergrößerung 1911 in Angriff genommen ist. Die „Danton"-Klasse kann das Dock Nr. 3 von Pontaniou gerade noch benutzen; das große Dock des Handelshafens ist noch nicht vollendet. — Der Verfasser schlägt bei den ungenügenden Raumverhältnissen im Innenhafen die Vergrößerung der Anlagen von Lanninon durch Schaffung von Anlegestellen, von Reparaturwerkstätten und Ausrüstungsmagazinen vor, so daß die Flotte dort einen völlig eingerichteten Stützpunkt hat. Am Penfeld würde nur die Neubauwerft und der Liegeplatz für die Reserveschiffe verbleiben. Rdr.

⚜

Japan. Nachdem im verflossenen Jahre ein auf 5 Jahre zu verteilender Betrag von 172,2 Mill. ℳ für den Ausbau der Flotte bewilligt worden ist, macht sich seit einiger Zeit wieder eine starke Agitation zugunsten einer schnelleren Vermehrung der Seestreitkräfte bemerkbar. Es wird sogar schon der Umfang der neuen Marinevorlage angegeben, und zwar sollen nach den übereinstimmenden Angaben der Presse gefordert werden: acht der modernsten Linienschiffe, acht Panzerkreuzer, acht (nach anderen Angaben vier) geschützte Kreuzer und eine entsprechende Anzahl kleinerer Fahrzeuge. Hiervon sind bereits im Bau: ein Linienschiff, vier Panzerkreuzer und drei geschützte Kreuzer; es bleiben also Mittel anzufordern für den Bau von sieben Linienschiffen, vier Panzerkreuzern und fünf geschützten Kreuzern sowie von den erforderlichen Torpedobooten usw. Über die Höhe der Geldmittel, die zur Durchführung der neuen Vorlage nötig sind, lauten die Nachrichten verschieden: teils werden 840, teils 630 Mill. ℳ angegeben. Anscheinend sind auf den Betrag von 840 Mill. ℳ die im

Digitized by Google

Vorjahre bewilligten 172,2 Mill. ℳ anzurechnen, so daß noch 667,8 Mill. ℳ zu fordern wären. Die Verwendung dieser Summe soll sich über einen Zeitraum von 6 Jahren erstrecken.

Nach „Asahi" soll die Regierung sogar schon zwei Linienschiffe von je 28 000 t, 25 kn Geschwindigkeit und einer Armierung von zwölf 34,3 cm-Geschützen bei den englischen Firmen Armstrong und Vickers in Bestellung gegeben haben.

⚜

Italien. Geschwaderübungen. Das Mittelmeer-Geschwader, bestehend aus:

1. Division:	2. Division:	Torpedoboote und Beischiffe:
Chef: Vizeadmiral Aubry. (Gleichzeitig Geschwaderchef.)	Chef: Kontreadmiral Garelli.	16 Zerstörer zu je 400 t,
„Benedetto Brin" P,	„Regina Elena" P,	Minenschiff „Partenope",
„Roma",	„Vittoro Emanuele",	Kohlendampfer „Bronte"
„Napoli",	„Amalfi",	
„Pisa",	„Agordat"	
„Coatit"		

führte vom 5. bis 15. September zusammen mit einigen Hochseetorpedoboots-Divisionen bei der Insel Elba, bei Santo Stefano (Monte Argentario) und Maddalena Übungen durch, die an die Stelle von eigentlichen Flottenmanövern traten.

Diese Übungen bestanden in Torpedoboots-Nachtangriffen, taktischen Übungen in zwei Parteien bei Tage und bei Nacht, Evolutionieren, Ausschiffung des Landungskorps in Santo Stefano für 2 Tage, 2tägige Blockadeübung bei Maddalena, Kohlennehmen in Fahrt aus dem Marine-Kohlendampfer „Bronte", Artillerieschießen im Divisionsverbande und Minensuchen. Im Gegensatz zu den Gepflogenheiten bei den Manövern früherer Jahre fanden diesmal keine Ruhepausen zwischen den einzelnen Übungen statt. Besonders stark wurden — wie auch bei früheren Manövern — die Torpedofahrzeuge und ihr Personal angestrengt. Bei diesen kam es dabei zu einem schweren Unfall eines Zerstörers (siehe unter „Havarien").

Der König wohnte den Übungen an Bord des Maschinistenschulschiffs „Re Umberto" vom 11. September ab bei. Am 16. September fand vor ihm eine Flottenparade im Golf von Aranci statt.

— Organisation. Aus den Linienschiffen und Panzerkreuzern 1. Kampflinie (4 „Regina Elena", 2 „Regina Margherita", 2 „St. Bon", 4 „Pisa", 3 „Garibaldi") sollen im Herbst — an Stelle des bisherigen einen Geschwaders — zwei Geschwader zu je zwei Divisionen und aus den Artillerieschulschiffen „Sardegna", „Sicilia", „Carlo Alberto" sowie dem Mechanikerschulschiff „Re Umberto" eine selbständige Division unter dem Kommando eines Kontreadmirals gebildet werden.

— Artillerie-Preisschießen. Über das diesjährige Artillerie-Preisschießen und seine Ergebnisse ist Folgendes bekannt geworden: Die Bedingungen des Preisschießens waren in diesem Jahre wieder etwas verschärft, weswegen auch in seinen Ergebnissen eine Verbesserung gegenüber denen des vorigen Jahres nicht eingetreten ist.

Neu eingeführt war ein geleitetes Nachtschießen der leichten und mittleren Artillerie schiffsweise, bei dem 22 bis 59 Prozent Treffer pro Schiff erzielt wurden.

Die Gesamtergebnisse des Geschützführerschießens (punteria) waren folgende (wegen der Bedingungen siehe die Schießübungsergebnisse in der „Marine-Rundschau" 1908 bis 1910): „Pisa" 74, „Amalfi" 68, „Vittoro Emanuele" 58, „Napoli" 58, „Coatit" 56, „Vareje" 55, „Benedetto Brin" 46, „Roma" 37, „Agordat" 37 Verdienstpunkte, wobei die hier angegebenen errechneten Verdienstpunkte mit den Trefferprozenten ungefähr übereinstimmen.

Digitized by Google

Die Ehrenpreise wurden folgendermaßen verteilt:

Ehrenpreis im Geschützführerschießen mit schweren Kalibern: „Varese" (97 Punkte),
" " " " mittleren " „Amalfi" (108 "),
" " " " leichten " „Pisa" (85 "),
" " " der Zerstörer . . . . „Garibaldino",
" " geleiteten Schießen, schiffsweise . . . . . „Varese"
(33 Prozent Treffer im Tagschießen, 59 Prozent Treffer im Nachtschießen),
" für geleitetes Feuer im Divisionsverbande: 2. Division („Pisa", „Amalfi", „Varese").
(Diese Division erhielt auch den Ehrenpreis des Königs für beste Gesamtleistungen.)

— Zustand des Flottenmaterials. Im »Popolo Romano« beklagt ein Fachmann den schlechten Zustand des vorhandenen Flottenmaterials und den langsamen Fortschritt der Neubauten. Er führt aus, die italienischen Werften müßten ihre Arbeitskräfte verdoppeln, wenn sie die drei Linienschiffe der „Cavour"-Klasse bis Ende 1913 fertigstellen und gleichzeitig für dauernd schlagfertigen Zustand des übrigen Schiffsmaterials sorgen wollten. Von letzterem bedürfe der schwer havarierte „San Giorgio" einer mindestens sechsmonatigen Reparatur. Auf „San Marco" seien die Schraubenwellen und Kesselrohre, auf „Amalfi" die Kesselrohre auszuwechseln. Die Reparatur der „Regina Margherita" sei jetzt, nach neunmonatiger Dauer, noch nicht beendet und „Regina Elena", „Vittorio Emanuele", „Pisa", „Ferruccio" und „Sardegna" seien durchaus reparaturbedürftig, da mit den in den letzten Jahren an ihnen ausgeführten Reparaturen nur halbe Arbeit getan sei.

— Neubauten. Das Kaliber der Hauptarmierung für die beiden demnächst von Stapel laufenden Schiffe der „Cavour"-Klasse, „Leonardo da Vinci" und „Giulio Cesare", wird größer sein — vermutlich 34,5 cm — als das der schweren Geschütze des „Cavour" (30,5 cm).

Das Admiralskomitee hat sich vor einigen Monaten einverstanden mit einer solchen vom Marineminister vorgeschlagenen Kalibersteigerung ausgesprochen, unter der Voraussetzung, daß die Geschwindigkeit und der Tiefgang der Schiffe nicht darunter litte.

Ein 40,6 cm-Geschütz für die Marine befindet sich angeblich im Versuchsstadium.

Das Arsenal zu Spezia erhielt Befehl, die Helling, von der „Conte di Cavour" kürzlich vom Stapel lief, für einen Linienschiffsneubau einzurichten, der dieses Schiff an Größe übertrifft. Der Neubau führt die Bezeichnung „F".

Vier bei Orlando zu Livorno im Bau befindliche Zerstörer zu je 613 Tonnen Deplacement erhielten die Namen „Ardito", „Ardente", „Audace", „Animoso". Die ersteren beiden erhalten Parsons-Turbinen, die letzteren beiden Zoelly-Turbinen.

— Panzerplatten. Der römische Korrespondent der »Times« berichtete über die Lieferung von 4100 Tonnen Panzerplatten für die jetzt im Bau befindlichen Schiffe der italienischen Marine: Carnegie forderte 2132 Frcs. für die Tonne und erhielt den Zuschlag. Gefordert hatten ferner (pro Tonne) eine französische Gruppe, vertreten durch Schneider-Creuzot: 2465 Frcs., Cammel-Laird 2675 Frcs., Krupp: 2700 Frcs. Die »Army and Navy Gazette« bemerkt hierzu: Es ist ungewiß, ob es sich um Deckpanzer oder Seitenpanzer handelt; wahrscheinlich ist es Deckpanzer, und die Carnegie-Compagnie will versuchen, ihre Vanadium-Platten in Aufnahme zu bringen.

— Flaggoffiziere. Von den vorhandenen 23 seedienstfähigen Flaggoffizieren erhalten in diesem Herbst 17 neue Stellungen; davon hatten 12 ihr bisheriges Kommando noch nicht $^3/_4$ Jahr inne. Ein Stellenwechsel von derartigem Umfang ist selbst in der italienischen Marine ein außergewöhnliches Vorkommnis und zum Teil zurückzuführen auf den außerordentlich starken Abgang an Flaggoffizieren in diesem Jahre.

Digitized by Google

Es wurden ernannt: Vizeadmiral Faravelli zum Chef des neu zu bildenden II. Geschwaders, Vizeadmiral Rocca Rey zum Chef des Admiralstabes.

— Offiziersatz. Nach den neuen Bestimmungen über Seeoffiziersatz (siehe Märzheft) wurden 40 Seeoffizieranwärter in die Marineakademie zu Livorno eingestellt und zunächst zu einer kurzen Seereise auf „Flavio Gioja" eingeschifft.

— Unterpersonal. Die Gesetzentwürfe betr. Neuorganisation des Maschinen-Unterpersonals (siehe Dezemberheft 1910) und Aufbesserung des Unteroffizierkorps (siehe Märzheft 1911) sind Gesetz geworden.

— Havarien. Der am 12. August bei Neapel aufgelaufene „San Giorgio" wurde am 15. September von dem Linienschiff „Sicilia" abgeschleppt, nachdem man den Panzerkreuzer durch Vonbordnehmen der gesamten Artillerie und Munition sowie allen sonstigen beweglichen Materials bedeutend erleichtert, einige der vollgelaufenen Abteilungen nach Dichtung der Lecks gelenzt, den Auftrieb des Schiffs durch zwölf Pontons und luftgefüllte wasserdichte Eisenblechzylinder um 2400 Tonnen vermehrt und hinderliche Felsen unter Wasser weggesprengt hatte.

Am 14. September lief während einer Angriffsübung der 3. Zerstörer-Division gegen das Geschwaderflaggschiff „Benedetto Brin" bei der Nordostküste Sardiniens der Zerstörer „Pontiere" mit 22 kn Fahrt derart auf einen beim Kap Ceraso 1,8 m unter Wasser liegenden Felsen auf, daß das Fahrzeug in zwei Teile auseinanderbrach und das Vorschiff mit dem vorderen Schornstein versank, während das auf dem Felsen sitzende Hinterschiff über Wasser blieb. Die Besatzung und alles bewegliche Material wurden sofort von Bord genommen. Das Achterschiff sank später auch.

v. D.

⚜

Rußland. Nachdem die letzten aus dem ostasiatischen Kriege noch herrührenden Streitfragen zwischen Rußland und Japan in einem Abkommen geschlichtet sind, ist das von den Japanern genommene Hospitalschiff „Angara" von der japanischen Regierung der russischen zurückgestellt und Anfang September, geleitet von den Panzerkreuzern „Nishin" und „Kassuga", in Wladiwostok eingetroffen. Für das zweite genommene Hospitalschiff, „Orel", zahlt Japan eine bestimmte Summe an Rußland.

— Organisation, Personalfragen. Da die bereits beim Baubeginn der Schiffe zu Kommandanten ernannten Kapitäns 1. Ranges bei Fertigstellung der Schiffe häufig zur Beförderung zum Admiral heranstanden, so daß sie ihre während der Bauzeit erworbene Kenntnis des Schiffes nur selten längere Zeit als Kommandant in der Front ausnutzen konnten, so hat der Marineminister die Ernennung von Kapitäns 2. Ranges zu Kommandanten der in Bau befindlichen Linienschiffe versuchsweise angeordnet.

Für den diesjährigen Artilleriekursus (1. September) sind 30 Offiziere kommandiert (12 der Baltischen, 18 der Schwarzmeerflotte), zum Torpedokursus ebenfalls 30 (22 und 8), zur Taucherschule 6 (4 und 2). Es sind Mitschmans kommandiert, die nicht länger als 2 Jahre Offizier sind, und Leutnants, die nicht länger als 3 Jahre im Dienstgrad sind. Zur Unterseeboots-Lehrabteilung treten Ende Oktober 20 Offiziere und Ingenieure.

— Schwimmende Streitkräfte. Die Schwarzmeerflotte unternahm Anfang September eine Kreuzfahrt in der seit langer Zeit nicht erreichten vollen Stärke von 6 Linienschiffen („Sinop", „Rostislaw", „Panteleimon", „Jewstafi", „Joann Slatust", „Georgi Pobjedonossjez"), 2 Kreuzern und 4 Hochseetorpedobooten.

Digitized by Google

Von den Linienschiffen gehören zurzeit „Sinop" zur 2. Reserve (Schulabteilung mit Transporter „Beresan" und Depeschenboot „Kasarski"); „Georgi Pobjedonossjez" zur 1. Reserve; die übrigen vier bilden die Linienschiffsbrigade der aktiven Flotte, der auch Kreuzer „Kagul" zugeteilt ist. Linienschiff „Tri Swjatitelja" ist im Umbau. — Zur aktiven Flotte gehören gegenwärtig ferner die Torpedobootsflottille des Schwarzen Meeres mit 3 Divisionen zu 9, 4 und 4 Booten mit Kreuzer „Pamjatj Merkurija". Zugeteilt sind der Flottille die Minenleger „Prut" und „Dunai" sowie die sonst zur 1. Reserve gehörende Unterseebootsdivision von 4 Booten. Zur 1. Reserve gehören außer dem genannten Linienschiff 5 Kanonenboote, die für Auslandsfahrten zur aktiven Flotte treten („Donez", „Terez", „Kubanez", „Uralez", Saporojez"); zur 2. Reserve zählen außer der Schulabteilung (siehe oben) die Reserve-Torpedobootsdivision von 10 Booten (mit Nummern).

Die Yacht „Almas" trat von der Baltischen zur Schwarzmeerflotte.

— Schiffbau, Neubauten, Probefahrten. Von Stapel lief am 9. September „Petropawlowsk", das dritte der 1909 auf Stapel gelegten Linienschiffe, auf der Baltischen Werft zu St. Petersburg. Das Ablaufgewicht betrug 8145 t.

Die Grundreparatur (einschließlich Kessel) des Linienschiffes „Panteleimon" wurde in Sewastopol von der Staatswerft in etwa 7 Monaten ausgeführt, wofür der Marineminister den beteiligten Behörden seine besondere Anerkennung aussprach.

Von den bei der Isorski-Werft im Bau befindlichen Minensuchfahrzeugen zu 150 t mit besonders geformtem Heck machen „Wsryw" und „Minrep" bereits Probefahrten (vgl. Juniheft, S. 792). Auch in Wladiwostok sind besondere Minensuchfahrzeuge im Bau.

— Häfen, Werften. Das Handelsministerium legte dem Ministerrat einen Gesetzentwurf, betreffend die Verbesserung der Einrichtungen zur Kohlenverschiffung im Hafen von Mariupol für eine Summe von 1,6 Mill. Rubel vor, wovon 800 000 Rubel im Etat für 1912 gefordert werden sollen.

— Handelsschiffbau. Der Ministerrat billigte den Gesetzentwurf des Handelsministeriums betreffend die Verleihung von Prämien an russische Werften für den Bau von Handelsschiffen, zur Unterstützung des russischen Schiffbaues. Prämien sollen gezahlt werden für Hochseeschiffe, und zwar 1. für solche mit Maschinenantrieb und 2. für Segelschiffe, darunter auch solche mit Hilfsmaschinen, sobald sie in einem russischen Hafen registriert sind. Die Prämien betragen: 105 bis 65 Rubel für die Bruttotonne der ersten Kategorie, 84 bis 52 Rubel für die zweite. Außerdem werden für neue Haupt- und Hilfsmaschinen 35 Rubel pro indizierte Pferdestärke gezahlt; ferner für Reparaturen von Kesseln und Maschinen nach Maßgabe des verbrauchten Metalls 1,5 Rubel für Kessel und 5,5 Rubel für Maschinen. Die Prämien werden für 15 Jahre in Aussicht genommen, bleiben 7 Jahre unverändert und werden dann um jährlich 6 Prozent verringert.

— Handelsflotte. Die russische Handelsflotte bestand am 1. Januar 1911 aus 943 Dampfern von 463 000 Registertonnen und 5504 Segelfahrzeugen von 260 000 Registertonnen. Die Besatzung der Dampferflotte bestand aus 17 157 Mann. In bezug auf die Zahl der Dampfer stehen an erster Stelle das Schwarze und Asowsche Meer, dann folgen das Baltische und Weiße Meer sowie der Stille Ozean. Die meisten russischen Segler verkehren auf dem Kaspischen Meer, dann folgen das Baltische, Schwarze, Asowsche und Weiße Meer, schließlich der Stille Ozean.

Rdr.

Digitized by Google

Österreich-Ungarn. Geschwaderübung. Als Schießübung des Sommergeschwaders gelangte in der Zeit vom 23. bis 25. August eine gemeinsame, mit Teilen der Armee ausgeführte überseeische Invasion in der Gegend von Zara zur Darstellung. Manöverleiter war der Erzherzog-Thronfolger Franz Ferdinand. Es waren zwei Parteien gebildet:

Blaue Partei (Angreifer):

1. Ein Truppentransport, eingeschifft in Fiume auf 4 Transportdampfern, bestehend aus einem Regiment Infanterie zu 4 Bataillonen, einer Gebirgsbatterie und einem Zug Ulanen.
2. Die Eskorte des Truppentransports unter Befehl des Vizeadmirals Haus: 6 Linienschiffe („Erzherzog Franz Ferdinand" F, „Radetzky", „Babenberg", „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich", „Erzherzog Ferdinand Max",) 1 geschützter Kreuzer („Admiral Spaun"), 2 Zerstörer zu je 400 t, 4 Hochseetorpedoboote zu je 200 t.

Rote Partei (Verteidiger):

1. Seestreitkräfte, Befehlshaber Kontreadmiral Ritter v. Chmelarz: 3 Panzerkreuzer („St. Georg" F, „Kaiser Karl VI", „Kaiserin Maria Theresia"), 3 geschützte Kreuzer („Kaiserin Elisabeth", „Zenta", „Szigetvar"), 6 Zerstörer zu je 400 t, 9 Hochseetorpedoboote zu je 200 t, 4 Unterseeboote und 1 Minenleger.
2. Landstreitkräfte: die 5. Gebirgsbrigade (Zara), bestehend aus 5 Bataillonen Infanterie, 2 Gebirgsbatterien, 1 Eskadron, 1 Telegraphenabteilung.

Alle Küstenschutzabteilungen und Signalstationen im Manövergebiet (kroatische und norddalmatinische Küste) waren mobilisiert.

Aufgabe des Angreifers war es, den Transport von Fiume aus sicher über See zu bringen und an einem beliebigen Ort Norddalmatiens zu landen. Der Verteidiger hatte diese Landung zu verhindern. Die Feindseligkeiten begannen am Mittag des 23. August. Um 1 Uhr nachmittags verließ die blaue Partei Fiume und lief längs der Festlandküste SSO-wärts nach der Bucht von Ljubac (10 sm nördlich von Zara), wo sie ihre Landung beabsichtigte. Ohne wesentliche Störung durch die schwachen roten Streitkräfte, die sie auf ihrem Marsch traf, gelangte sie um 8^{15} abends auf ihren Ankerplatz in der Ljubac-Bucht, die ihre leichten Streitkräfte vorher nach Minen und Unterseebooten abgesucht hatten, wobei es zu einem Gefecht zwischen „Reka" und 2 Unterseebooten gekommen war.

In den beiden schmalen Eingängen der Bucht wurden Vorposten ausgelegt und „Babenberg" sowie „Admiral Spaun" nach der Bucht von Nona detachiert, um dort eine Scheinlandung vorzunehmen. Die Ausschiffung der Truppen, die kurz nach dem Ankern begonnen hatte, spielte sich rasch und glatt ab, zumal da das Wetter günstig war. Unterdessen griffen die bald vollzählig versammelten roten Seestreitkräfte, besonders die Torpedofahrzeuge, die in den Einfahrten der Ljubac-Bucht liegenden blauen Schiffe und Fahrzeuge mehrfach an und setzten diese Angriffe tags und nachts bis zum 25. August morgens fort — ohne wesentlichen Erfolg. Auch die Operationen zu Lande verliefen ungünstig für die rote Partei, da sie zu lange über den Ort der Landung im ungewissen und besonders durch die Scheinlandung in Nona irregeführt war. Auf Befehl des Manöverleiters traten indessen die blauen Landstreitkräfte am 25. August morgens den Rückmarsch an und schifften sich vormittags wieder ein, um nach Fiume zurücktransportiert zu werden. Bei Beginn der Einschiffung wurden die Feindseligkeiten eingestellt.

Digitized by Google

Der Erzherzog-Thronfolger, der sich auf dem Geschwaderflaggschiff eingeschifft hatte, verfolgte die Operationen bei Tage und bei Nacht unermüdlich. Bevor er zur Rückkehr nach Pola in See ging, erließ er nachstehenden Befehl:

Ljubac, am 25. August 1911.

„Die abgeschlossenen Landungsmanöver in Dalmatien haben mich außerordentlich befriedigt. Seiner Majestät Kriegsmarine hat wie bei allen Gelegenheiten neuerdings bewiesen, daß sie auf der höchsten Stufe maritimer Tüchtigkeit steht und auch bei Operationen zu Land in der vorzüglichsten Weise mitzuwirken vermag. Die Truppen des Heeres und der k. k. Landwehr haben die Strapazen mit anerkennenswertester Ausdauer ertragen und bei großer Marschtüchtigkeit und vorzüglicher gefechtsmäßiger Ausbildung den strengsten Anforderungen vollkommen entsprochen. Auch die Dispositionen der Kommandanten der See- und Landstreitkräfte waren den Verhältnissen sehr zweckmäßig angepaßt, klar, bestimmt und vollständig und haben das so notwendige Zusammenwirken von Heer und Flotte in tadelloser Weise angebahnt. Indem ich meiner besonderen Genugtuung darüber Ausdruck gebe, Seiner Majestät dem Allerhöchsten Obersten Kriegsherrn von der vorzüglichen Verfassung des bei den Landungsmanövern vereinigten Teiles der Wehrmacht des Reiches nur das Allerbeste berichten zu können, spreche ich den Kommandanten, Offizieren und der Mannschaft mein vollstes, uneingeschränktes Lob und den wärmsten Dank im Namen des Allerhöchsten Dienstes aus. — Dieser Befehl ist sofort zu verlautbaren und der Mannschaft in ihrer Muttersprache zu publizieren."

— Neubauten. Am 9. September fand die Kiellegung des geschützten Kreuzers „G" auf der Cantiere triestina zu Monfalcone statt.

Der Bau der sechs im Spezialkreditgesetz dieses Jahres vorgesehenen 800 t-Zerstörer wird demnächst auf der Danubius-Werft zu Fiume begonnen.

v. D.

⚜

China. Die chinesische Regierung hat der Kiangnan Dock and Engineering Company zwei Hochseekanonenboote und zwei Flußkanonenboote in Bestellung gegeben. Die Kosten sollen etwa 4,5 Mill. ℳ betragen. Die Kanonenboote erhalten bei 67 m Länge und 8,9 m Breite ein Deplacement von 1000 t; Geschwindigkeit 14 kn. Die für den Yangtse bestimmten Flußkanonenboote erhalten ein Deplacement von 140 t; Länge 42,7 m, Breite 7,3 m, Tiefgang 0,6 m.

Dem Vernehmen nach sind ferner bei der Firma F. Schichau, Elbing, zwei Torpedoboote von derselben Größe wie das dort bereits in Bau befindliche bestellt. Deplacement 390 t, Länge 60 m, Breite 6,5 m, Geschwindigkeit 32 kn.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Eine einfache Methode zur Zeit- und Breitenbestimmung in Häfen.

Von Dr. W. Ebert, Privatdozent an der Universität Wien.

Die Methode der korrespondierenden Sonnenhöhen zum Zwecke der Zeitbestimmung in Häfen ist in manchen Marinen vom Lehrplan gestrichen worden, und mit Recht. Alle Methoden, die den Beobachter in seiner natürlichen Freiheit beschränken, indem sie ihm z. B. die Beobachtung in einer gewissen Höhe auferlegen, sind zu verwerfen. So hat Kapitän Sumner eine hervorragende Begabung für angewandte Mathematik bewiesen, indem er die Ortsbestimmung unter Zugrundelegung gewisser Näherungswerte durchführte.

Auch in der Astronomie löst man eine Aufgabe häufig nicht streng, auch dann, wenn man es könnte, weil die Näherungslösung einfacher ist. Dies gilt ganz besonders dann, wenn man wie bei der Zeit- und Breitenbestimmung über Näherungswerte verfügt, die auf einige Bogenminuten, also Differentialgrößen, genau sind. Eine ganz andere Frage ist es aber, ob die graphische Lösung des Problems, wie sie in der Marine meist verwendet wird, vor der analytischen (der durch Differentialformeln) in allen Fällen den Vorzug verdient. Für die Beobachtung von einem ruhenden Beobachtungsposten aus (also z. B. in einem Hafen) ist diese Frage eher zu verneinen.

Was ich im Folgenden vorbringe, ist im wesentlichen nicht neu, ich glaube aber, daß die von mir angewendete Rechnungsdisposition wesentlich vorteilhafter ist, als die zu ähnlichen Zwecken von anderen vorgeschlagenen. Ich nehme an, daß ein Beobachter von zwei Objekten, deren Azimute sich um etwa 90° unterscheiden, je eine gewisse Zahl Höhen gewonnen habe.

Die Aufgabe ist dann eigentlich doppelt:

a) Die für jedes Objekt erhaltenen Höhen unter sich bequem vergleichen zu können, um etwaige grobe Ablesungsfehler zu eliminieren, die bei einfacher Mittelbildung sich der Aufmerksamkeit entziehen könnten.

b) Für die für den Uhrstand und die Breite angenommenen Näherungswerte Korrektionen zu finden.

Zu letzterem Zwecke erinnere ich an die drei Formeln:

$$(1)\quad \sin h = \sin\varphi \sin\delta + \cos\varphi \cos\delta \cos\tau$$

$$(2)\quad \cos h \sin A = \cos\delta \sin\tau$$

$$(3)\quad \cos h \cos A = -\cos\varphi \sin\delta + \sin\varphi \cos\delta \cos\tau$$

wo h die Höhe, A das Azimut des Objekts, δ seine Deklination, τ sein Stundenwinkel und φ die Breite des Beobachtungsortes.

Hierbei ist:

$$(4)\quad \tau = \tau - \alpha,$$

wo τ die Sternzeit und α die Rektaszension des Objektes bezeichnet.

Man rechnet zunächst unter Annahme von Näherungswerten für die Uhrkorrektion und die Breite die Höhen h' der beiden Objektive mittels der Formel (1) aus und vergleicht diese mit den aus der Beobachtung folgenden wirklichen Höhen h. Dies kann in sehr einfacher Weise wie folgt geschehen: Das Glied $\sin\varphi \sin\delta$ bleibt konstant, soweit sich die Deklination δ des beobachteten Objektes nicht ändert. Aber

Digitized by Google

auch wenn dies der Fall ist, so entsteht daraus nur ein kleiner, der Zeit proportionaler Gang. Dies ist insofern belanglos, als man zum Schluß doch für jeden Stern aus allen $h - h' = dh$ das für die mittlere Beobachtungszeit gültige Mittel bildet. Man rechnet also ebenfalls unter der Annahme von Mittelwerten für δ und α für jede Beobachtung $\cos\varphi \cos\delta \cos\tau$ aus und addiert das als konstant angenommene $\sin\varphi \sin\delta$ hinzu. Man kann dann mit Hilfe einer fünfstelligen Tafel, die numerus sinus gibt, h bis zu 66° Höhe auf 5″ genau entnehmen.

Man bildet dann aus dem $h - h'$ das für das Zeitmittel gültige Mittel dh (immer im Sinne Beobachtung minus Rechnung). Aus den so für die beiden Sterne erhaltenen Mittelwerten dh_1 und dh_2 sollen nun die Fehler ermittelt werden, welche bei den Annahmen über die Uhrkorrektion und die Breite begangen wurden.

Zu diesem Zwecke differenziere ich die Formel (1).

Man findet zunächst:

$$(5a)\quad \cos h\, dh = d\varphi\,(\cos\varphi \sin\delta - \sin\varphi \cos\delta \cos\tau) - \cos\varphi \cos\delta \sin\tau\, d\tau$$

woraus sich unmittelbar mit Benutzung von (3) und (2) für die beiden Sterne ergibt:

$$(6)\quad dh_1 = -\cos A_1\, d\varphi - \cos\varphi \sin A_1\, d\tau$$
$$dh_2 = -\cos A_2\, d\varphi - \cos\varphi \sin A_2\, d\tau.$$

Multipliziert man die erste dieser Gleichungen mit $-\sin A_2$ (bzw. $+\cos A_2$), die zweite mit $+\sin A_1$ (bzw. $-\cos A_1$), so folgt:

$$(7)\quad d\varphi'' = \frac{-\sin A_2\, dh_1'' + \sin A_1\, dh_2''}{\sin(A_2 - A_1)}$$
$$d\tau^s = \frac{\cos A_2\, dh_1'' - \cos A_1\, dh_2''}{15\cos\varphi \sin(A_2 - A_1)}$$

Hierbei sind dh_1'', dh_2'' und $d\varphi''$ in Bogensekunden ausgedrückt, $d\tau^s$ in Zeitsekunden.

Der Nenner $\sin(A_2 - A_1)$ zeigt, daß die Beobachtung am genauesten wird, wenn die Azimutdifferenz der beiden Objekte nahezu 90° beträgt. Die Anwendung der Formeln (7) setzt die näherungsweise Kenntnis der Azimute der Objekte voraus. Diese können gewöhnlich am einfachsten nach der Formel:

$$(7a)\quad \sin A = \cos\delta \sin\tau \sec h$$

erhalten werden.

Steht aber das Objekt nahe dem ersten Vertikal, so empfiehlt es sich, wie folgt, zu rechnen:

$$(7b)\quad \operatorname{tg} M = \operatorname{tg}\delta \sec\tau,$$
$$\operatorname{tg} A = \frac{\cos M \operatorname{tg}\tau}{\sin(\varphi - M)}$$

Ich gebe als Beispiel zu dem Vorhergehenden eine Beobachtungsreihe, die ich am Abend des 12. Juni 1911 an der Wiener Sternwarte mit einem Theodoliten angestellt habe.

Die mittlere Greenwicher Zeit der mittleren Jupiterbeobachtung ist ungefähr Juni 12. 348.

Hieraus resultiert für Jupiter:

$$\alpha_1 = 14^h\ 13^m\ 38.1^s,$$
$$\delta_1 = -12°\ 5'\ 12''.$$

Anderseits hat man für δ Leonis:

$$\alpha_2 = 11^h\ 9^m\ 23.4^s,$$
$$\delta_2 = +21°\ 0'\ 44''.$$

Digitized by Google

Aus der Annahme $\varphi = +48^\circ 13'$ folgt:

lg cos φ cos δ_1 = 9.81394, num sin φ sin δ_1 = — 0.15614,

lg cos φ cos δ_2 = 9.79379, num sin φ sin δ_2 = + 0.26738.

Als vorläufige Korrektion des Sternzeit-Chronometers habe ich + 40s angenommen. Man findet dann:

	τ = Chr. + 40s	$\tau = \tau - \alpha$	τ°	cos τ	cos φ cos δ cos τ
Jupiter	14h 32m 23.0s	0h 18m 44.9s	4° 41′ 14″	9.99855	9.81249
	14h 47m 2.0s	0h 33m 23.9s	8° 20′ 59″	9.99537	9.80931
	14h 59m 16.5s	0h 45m 38.4s	11° 24′ 36″	9.99133	9.80527
δ Leonis	15h 47m 15.5s	4h 37m 52.1s	69° 28′ 2″	9.54499	9.33878
	15h 58m 3.5s	4h 48m 40.1s	72° 10′ 2″	9.48606	9.27985
	16h 11m 23.0s	5h 1m 59.6s	75° 29′ 54″	9.39865	9.19244

	num	num sin h′	h′	wahres h	dh
Jupiter	+ 0.64937	0.49323	29° 33′ 12″	29° 31′ 17″	— 1′ 55″
	+ 0.64463	0.48849	29° 14′ 29″	29° 12′ 59″	— 1′ 30″
	+ 0.63866	0.48252	28° 51′ 0″	28° 49′ 34″	— 1′ 26″
δ Leonis	+ 0.21816	0.48554	29° 2′ 53″	29° 1′ 19″	— 1′ 34″
	+ 0.19048	0.45786	27° 14′ 58″	27° 13′ 36″	— 1′ 22″
	+ 0.15575	0.42313	25° 1′ 58″	25° 0′ 56″	— 1′ 2″

Schlägt die Uhr mittlere Zeit, so muß vorerst die Sternzeit unter Zugrundelegung eines genäherten Uhrstandes berechnet werden. Bei Anwendung einer Logarithmentafel, welche die Logarithmen der Winkelfunktionen für in Zeitmaß gemessene Winkel gibt, kommt die Kolonne τ° in Wegfall.

Dem unter der Annahme über die Breite und Uhrkorrektion erhaltenen h′ steht das wahre h, welches aus der Beobachtung nach Anbringung der Refraktion und Parallaxe folgt, gegenüber. Hieraus ergeben sich die dh im Sinne Beobachtung minus Rechnung und ihre Mittel:

$dh_1 = -1' 37'' = -97''$, $dh_2 = -1' 19'' = -79''$.

Für die mittleren Beobachtungen folgen die Azimute A_1 und A_2, wobei für A_2 die Formeln (7 b) verwendet werden mußten:

$A_1 = 9° 21' 48''$, $A_2 = 91° 39' 36''$, $A_2 - A_1 = 82° 17' 48''$.

Die weitere Rechnung, für welche dreistellige Logarithmen genügen würden, gestaltet sich dann, wie folgt:

sin A_2	9.99982	sin A_1	9.21138
dh_1	1.98677 n	dh_2	1.89763 n
cos A_2	8.46190 n	cos A_1	9.99417
— sin A_2 dh_1	1.98659	cos A_2 dh_1	0.44867
sin A_1 dh_2	1.10901 n	— cos A_1 dh_2	1.89180
num	+ 97.0″	num	+ 2.8″
num	— 12.9″	num	+ 77.9″
	+ 84.1″		+ 80.7″

Digitized by Google

lg	1.92480	lg	1.90687
$\sin(A_2 - A_1)$	9.99607	$\sin(A_2 - A_1)$	9.99607
lg $d\varphi''$	1.92873		1.91080
$d\varphi''$	+ 1′ 24″	15 cos φ	0.99977
		lg $d\tau^s$	0.91103
		$d\tau^s$	+ 8.1^s.

In Anbetracht unserer Ausgangswerte würde sich also ergeben:

φ = + 48° 14′ 24″, Uhrkorrektion + 48.1^s.

Die wirklichen Werte sind:

φ = + 48° 13′ 55″ und + 47.4^s.

Die Beobachtungen sind unter schwierigen Verhältnissen angestellt, was schon aus den großen Zwischenzeiten hervorgeht.

Unter solchen Verhältnissen ist es gut, die Näherungswerte für φ und den Uhrstand so genau als möglich anzunehmen, weil sonst in den dh ein zu starker Gang auftreten würde. Im Prinzip aber kann man vorstehende Formeln noch als strenge betrachten, wenn $d\varphi$ und $d\tau$ 15′ oder 1^m erreichen.

Für Sonnenbeobachtungen auf freier See läßt sich ein ähnliches Verfahren kaum mit Vorteil verwenden, weil sich hier die Berücksichtigung der Versegelung während mehrerer Stunden zu verwickelt gestalten würde. Würde hingegen diese Methode auf freier See auf zwei Sterne angewendet (wobei einer unmittelbar nach dem anderen beobachtet wird), so kann man die Höhe des einen oder anderen Sternes um die in Bogensekunden ausgedrückte und auf die Azimutrichtung des betreffenden Sternes projizierte Versegelung korrigieren.

Selbständiges Schießen der Geschützführer der leichten Artillerie.

In dem Mai-Juni-Heft des »Journal of the United States Artillery« entwickelt Hauptmann Robert E. Wyllie von der amerikanischen Küstenartillerie in einem Artikel über die Seitenverbesserungen für die leichte Artillerie die folgenden Ansichten. Ausgehend von einer Abhandlung in einer der vorhergehenden Nummern der Zeitschrift, in der Vorschläge gemacht werden, wie der Geschützführer die Aufschläge am besten für seine Aufsatzverbesserung verwendet, rät Hauptmann Wyllie aus seiner eigenen Erfahrung heraus dringend ab, von der Nummer 1 der leichten Artillerie, also z. B. des 7,6 cm-SK, zu verlangen, daß er die Aufschläge beobachtet. „Ich weiß sehr wohl", fährt er fort, „daß die Coast Artillery Drill Regulations bezwecken, daß der Geschützführer seine eigenen Fehler verbessern soll. Bei Batterien großer Geschütze mag dies auch angebracht sein; bei 7,6 cm-SK sollte dies der leitende Offizier übernehmen.

Wenn zwei Geschütze feuern, dann ist es für den Batteriekommandeur schwierig, feuern mehr, unmöglich, die Aufschläge jedes einzelnen Geschützes auszumachen. Die Nummer 1 kann es selbst bei zwei Geschützen nicht; denn er kann nur oder sollte jedenfalls nur auf sein eigenes Geschütz aufpassen und würde natürlich den ersten Aufschlag, den er sieht, gleichgültig ob mit Recht oder nicht, für seinen eigenen halten.

Ursachen für ein seitliches Herausliegen des Schusses können folgende sein:

1. Fehler an Geschütz oder Lafettierung.
2. Ungenaue Visiervorrichtung.

Digitized by Google

3. Ungenaue Verbesserung des Batteriekommandeurs für Fahrt der Scheibe, Wind und eigene Fahrt.
4. Ungenaues Einstellen des Aufsatzes durch die Nummer 1.*)
5. Falsches Abkommen; wenn die Nummer 1 abfeuert, wenn sie nicht Mitte Scheibe hat. Dies kann zwei Ursachen haben; entweder die Nummer 1 ist verwirrt (rattled) oder sie will zu schnell feuern. In beiden Fällen ist das Resultat gleich: der Mann feuert, wenn er die Feuererlaubnis hat, ob er die Scheibe hat oder nicht.

Zu 1. Der Fehler ist in der amerikanischen Marine außerordentlich klein, wie bei Versuchsschüssen mit Leichtigkeit festzustellen ist.

Zu 2. Die leitenden Offiziere sollten vor jedem Schießen stets die Visiere ihrer Geschütze kontrollieren; damit ist diese Fehlerquelle ausgeschaltet.

Zu 3. Wenn der Batteriekommandeur eine falsche Anfangsverbesserung errechnet hat, dann werden alle Geschütze gleichmäßig davon betroffen. Der Batteriekommandeur muß dann selbst eingreifen, darf aber nicht jeder Nummer 1 gestatten, selbständig zu handeln.

Zu 4. Ungenaues Einstellen des Aufsatzes kommt selten vor. Passiert es doch einmal, dann ist es nicht zu entschuldigen. Der Gruppenführer oder eine Reservenummer sollten den Aufsatz stets kontrollieren, bevor das Feuer eröffnet wird, was leicht zu machen ist. Dieses Kontrollieren und eine gute Ausbildung geben die einzige Möglichkeit, diesen Fehler zu vermeiden.

Zu 5. Falsches Abkommen ist in allererster Linie schuld daran, daß die Schüsse seitlich herausliegen. Der Versuch, diese Fehlerquelle dadurch zu beseitigen, daß man der Nummer 1 erlaubt, seine Aufschläge zu beobachten, ist geradezu lächerlich. Denn wenn er feuern will, wenn außerhalb der Scheibe, kann er unmöglich mit Sicherheit die Aufschläge beobachten, vorausgesetzt, daß er seine eigenen Aufschläge überhaupt erkennen kann, und selbst wenn er richtig beobachtete, so wäre es doch wertlos, da er vielleicht beim nächsten Schuß auf die Scheibe abkommen will.

Fehler 1, 2 und 4 sind die einzigen Fehler, die sich an jedem Geschütz ausschalten lassen; der eine kann ganz vernachlässigt werden, die anderen beiden sind unentschuldbar; vor ihnen kann man sich in acht nehmen. Wenn die Schüsse alle nach einer Seite gleichmäßig herausliegen, dann beweist dies eine falsch kommandierte Anfangsverbesserung, und der Batteriekommandeur sollte sie für alle Geschütze gleichmäßig richtigstellen. Dazu bedarf er keines weiteren Apparates. Wenn er den Winkel kennt, unter dem er die Scheibe in der Längsrichtung sieht, kann er daraus die notwendige Seitenverbesserung mit genügender Genauigkeit schätzen. Wenn die Schüsse aber wild durcheinanderliegen, besonders wenn die einen rechts, die anderen links von der Scheibe liegen, dann beweist dies ein fehlerhaftes Abkommen. In diesem Falle gibt es nur ein Hilfsmittel: „Halt, Batterie, halt!", die Leute zur Ruhe kommen lassen und von neuem anfangen. Irgendwelche Verbesserungen sind da nutzlos.

Aus den Meldungen, die er über die Flugzeit usw. bekommt, wird jeder Batteriekommandeur selbst wissen, daß diese manchmal um 5, manchmal um 10 Sek. voneinander abweichen. Wenn eine derartige relativ leichte Angabe nicht einmal bei kaltem Blut genau gemacht werden kann, wieviel Wert darf man dann in der Hitze des Feuers den Verbesserungen desselben Mannes beimessen, die er aufbaut auf die weit schwierigere Beobachtung der Aufschläge? Da kann man gar nicht einmal von einer Schuld des Mannes reden; denn derartige Beobachtungen sind schwer.

*) In Amerika nimmt der gun pointer die Höhenrichtung und feuert ab, während der gun trainer die Seitenrichtung nimmt.

Digitized by Google

Man lasse einmal zwei Offiziere über feste Visierstative oder mit Azimutinstrumenten messen, wie weit die Schüsse seitlich von der Scheibe liegen; die Resultate beider werden sicher nicht immer übereinstimmen, obwohl das leichter ist als die Beobachtung über das Visier am Geschütz. Im allgemeinen wird der Batteriekommandeur den Fehler nach der Seite genau so gut feststellen können, wenn er die Länge der Scheibe als Maß zugrunde legt, vor allem aber mit weit weniger Unruhe und Verwirrung.

Meine Meinung geht dahin, daß wir um so bessere Schießergebnisse erzielen, je eher die Batteriekommandeure ihren Nummern 1 die Beobachtung der Aufschläge untersagen und je mehr wir auf genaues Abkommen geben als auf schnelles Abkommen."

v. Selchow.

Einige Ansichten über die Folgen des Streichens der Schiffsflagge im Kriege.

Mehrfach erörtert wurden vor hundert Jahren die Folgen dieses Zeichens der Ergebung.

In der Schlacht bei Trafalgar hatten die spanischen Linienschiffe „Santa Anna" und „Neptuno" die Flaggen gestrichen und sich somit der Gewalt der Engländer übergeben. Wegen der hochgehenden stürmischen See konnten die Sieger ihre Beute nicht in Besitz nehmen. Beide Schiffe flüchteten sich, das zweite erst am 23. Oktober nach Cadix.

In dem stillschweigenden Ergebungsvertrag lag offenbar das feierliche Gelübde, während der Dauer des Krieges nichts zum Nachteil des Siegers zu tun oder zu versuchen. Damals warfen die „Europäischen Annalen" (Jahrgang 1806) die Frage auf: Besteht ein Verhalten, wie das der Spanier, mit den Gesetzen der Ehre und den Gewohnheiten des sogenannten Völkerrechts?

Zu ihrer Rechtfertigung könnten die Spanier anführen: „Nicht nur wir, auch andere Völker befolgen in Seekriegen den alten Grundsatz des römischen Rechts, wonach der Feind erst dann Eigentümer seiner rechtmäßigen Beute wird, wenn er sie in Sicherheit gebracht hat. Wir waren von den Briten noch nicht wirklich genommen worden. Wir wurden von Freundes Macht gerettet, von spanischen Fregatten in den Hafen von Cadix geschleppt und hätten uns ohnehin unseres natürlichen Selbstbefreiungsrechts bedienen dürfen."

Gewinnen diese Gründe nicht Eingang, wenn man ferner den Umstand erwägt, daß der britische Oberbefehlshaber jene entschlüpften Schiffe keineswegs zurückverlangte? Collingwood schrieb dem spanischen Admiral Alava, der die „Santa Anna" führte, nach Cadix: „Sie werden sich, wie ich hoffe, als meinen Gefangenen betrachten und betragen. Zum Beweise, daß Sie dieses sind, brauche ich Ihnen nur anzuführen, daß mir Ihr Degen von Ihrem Flaggenkapitän übergeben worden ist."

Dagegen bemerkten die „Europäischen Annalen":

1. Collingwoods Mäßigung in diesem Falle beweist hier nichts. Konnte er auf die Person des spanischen Admirals, so konnte er auch auf dessen Schiff mit Mannschaft und Kanonen Anspruch machen, denn Alava hatte sich nicht für sich allein, er hatte sich samt der „Santa Anna" und allem Volke darauf als gefangen erklärt.

2. Ein Schiff, das sich ergibt, entgeht dadurch seinem Untergange oder doch der augenscheinlichen Gefahr, in den Grund gebohrt zu werden. Hat aber dagegen sein Befehlshaber nicht auch die Verpflichtung, wenigstens nicht wortbrüchig zu

Digitized by Google

handeln? Das Streichen der Flagge, obgleich scheinbar nur ein Zeichen, kann auch als ein gegebenes Ehrenwort betrachtet werden.

3. Würde der Grundsatz, den die Spanier hier aufstellten, allgemein befolgt, so müßten unsere ohnehin barbarischen Kriege noch barbarischer werden. Würden sich nicht vielleicht hundert Fälle ereignen, wo ein Sieger zur See glauben und sagen könnte: es ist besser, daß ich meinen Gegner gänzlich in den Abgrund versenke, als daß ich Inhaber einer ungewissen Beute werde?

Doch Untersuchungen und Erörterungen der Frage: welche Grenzen hat das Selbstbefreiungsrecht eines Gefangenen? gehören nicht hierher. Man will vielmehr wissen: was ist in solchen Fällen wirklicher Kriegsgebrauch, was die hergebrachte Gewohnheit? Aber auch dieser Punkt läßt sich nicht so leicht bestimmen, die Frage ist gar nicht ausgemacht.

In dem berühmten Seetreffen zwischen Belleisle und la Hogue (20. November 1759) hatten die französischen Linienschiffe „le Soleil royal" und „le Héros" die Flaggen gestrichen. Unter Begünstigung der Nacht und stürmischer Winde entfernten sie sich aber und liefen, damit die Engländer sie nicht wegführen könnten, vorsätzlich an ihrer eigenen Küste auf den Strand, und die Schiffsmannschaft rettete sich an das Ufer. Was tat bei diesen Umständen der britische Admiral Hawke? Er schickte einen Offizier, den nachher so berühmten Howe, an den Gouverneur von Bretagne, den Duc d'Aiguillon, und verlangte die Auslieferung aller Offiziere und Mannschaften jener Schiffe.

D'Aiguillon leugnete die Rechtmäßigkeit dieser Forderung nicht. Er behauptete bloß: die Sache gehöre nicht vor seinen Richterstuhl, sie gehöre vor den Hof. Hawke schrieb aufs neue in einem etwas seemännischen Tone. Unter anderem sagte er: „Ich versichere nur noch Ew. Exzellenz: hätte der Kapitän eines britischen Schiffes unter meinem Befehle sich einem französischen ergeben und wäre hernach mit offenbarer Übertretung der Kriegsrechtsgesetze mit seinem Fahrzeuge wieder davongesegelt, so würde ich das Schiff samt seinem Befehlshaber unverzüglich ausgeliefert haben, um sie so zu bestrafen, wie es eine solche Besudelung ihrer Ehre verdient. Das Gleiche hätte ich von dem Duc d'Aiguillon erwarten sollen, wenn ich ihn nicht als den Untertan eines Staates ansehen müßte, wo Recht und Unrecht von der Willkür des Monarchen bestimmt wird."

dh

Sportfest in Sonderburg.

(Mit 1 Skizze.)

Das diesjährige Sportfest der Stammannschaften der Schiffsartillerieschule, der Artillerieschul- und Versuchsschiffe und der Tender fand am 17. und 18. August statt. Bei der Schiffsartillerie-Inspektion ist es besonders schwer, einen Zeitpunkt für die Abhaltung des Sportfestes zu finden, der nicht zu störend auf den Ausbildungsdienst einwirkt und der es ermöglicht, wirklich alle unterstellten Schiffe gleichzeitig in Sonderburg zu vereinigen. Anderseits muß mit allen Mitteln an der Hebung des Sports namentlich auf den Artillerieschulschiffen und Tendern gearbeitet werden, deren Stammannschaften in der Hauptsache Arbeitsdienst verrichten müssen. Das beste Mittel, die gesamte Mannschaft eines Schiffes für die Leistungen ihrer Sportgruppen zu interessieren und den Ehrgeiz anzustacheln, ist ein gemeinsames Sportfest am Schlusse des Ausbildungsjahres. Hier können die Leute vor den Augen ihrer Kameraden zeigen,

Digitized by Google

was sie körperlich zu leisten vermögen und wie weit sie sich sportlich erzogen haben. Einen besonderen Anreiz bilden ferner die bei dieser Gelegenheit zur Verteilung gelangenden Preise.

Das Sportfest war auf derselben breiten Grundlage angelegt wie im Vorjahre: Wettrudern, Schwimmfest, Fünfkampf und Rasenspiele. Für jeden einzelnen Wettbewerb waren den Dienststellen vorher detaillierte Programme zugegangen, so daß jeder Teilnehmer genau wußte, was verlangt wurde. Dadurch ist es erreicht worden, daß nicht ein einziger Protest während des Sportfestes eingelegt wurde und alles wie vorgesehen verlief.

Das Schwimmfest mußte leider starken Seegangs wegen abgebrochen werden. Eine Militärbadeanstalt ist in Sonderburg nicht vorhanden, die sonstigen Anlagen sind so primitiv, daß es ratsam scheint, diesen Zweig des Sports den einzelnen Kommandos zu überlassen. Beim Sportfest würden dann die besten Schwimmer der einzelnen Kommandos durch Preise ausgezeichnet werden, damit sie den Leuten gegenüber, die anderen Sport treiben, nicht zu kurz kommen.

Der Vormittag des 17. August war dem Wettrudern gewidmet. Hervorragend waren die Leistungen der Kutter S. M. Schiffe „Prinz Adalbert" und „Danzig", die ihre Klassengegner auf der 3000 m langen Strecke gegen den Wind und Seegang um etwa 50 Bootslängen schlugen. Der 14 riemige erste Kutter S. M. S. „Prinz Adalbert" gebrauchte für die Strecke 21 Min. 45 Sek. Von den Jollen errang die Jolle S. M. S. „Hay", von den Dingis das Dingi der Schiffsartillerieschule den ersten Preis.

Der Fünfkampf war zeitlich von den Rasenspielen getrennt worden, weil sich im Vorjahre gezeigt hatte, daß beide zusammen zu lange dauerten und auf die Zuschauer dadurch ermüdend wirkten. Er setzte sich aus folgenden Wettbewerben zusammen:

1. Reck: Pflichtübung: a) Kippe mit Aufgriff, Schwungstemme, freie Felge, Kippe, Wende ab; b) Aufzug mit Aufgriff, Abzug ab; c) eine freiwillige Übung. — Bewertung jeder einzelnen Übung nach den Punktzahlen 1 bis 9, die Summe wurde durch 3 dividiert.

2. Weitsprung: Pflichtsprung 4 m; je 20 cm darüber rechneten 1 Punkt. Höchstleistung: 5,20 m.

3. Hochsprung: Pflichtsprung 1,20 m; je 5 cm darüber rechneten 1 Punkt. Höchstleistung: 1,60 m.

4. Wettlauf über 100 m: Pflichtzeit hierzu 17 Sek.; jede halbe Sekunde weniger zählte 1 Punkt. Beste erzielte Zeit (gegen den Wind auf unebenem Boden): $12\,^1/_2$ Sek.

5. Steinstoßen: Gewicht des Steines 15 kg; Pflichtstoß 4 m; je 20 cm darüber rechneten 1 Punkt. Beste Leistung: 5,20 m.

Die drei ersten Preise wurden mit 32,7, 27,7 und 26,0 Punkten gewonnen.

Im ganzen standen zehn Preise zur Verfügung.

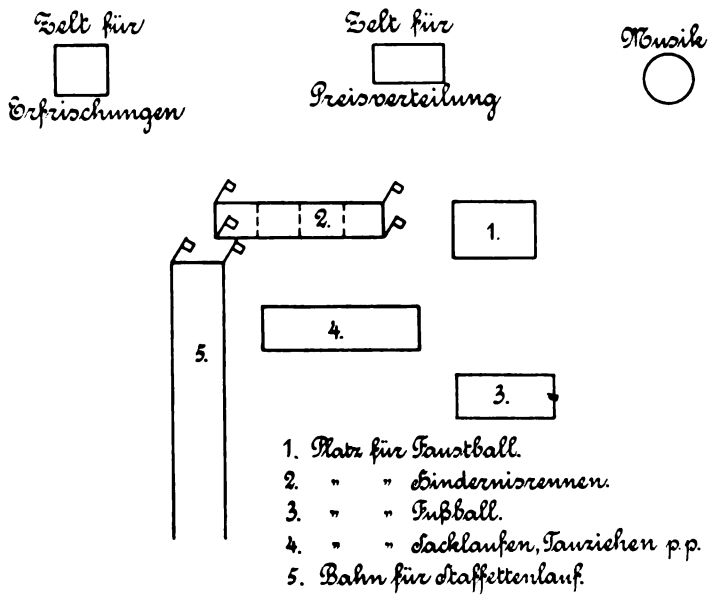
Die Punktzahlen für die einzelnen Wettbewerbe waren so festgesetzt, daß die Leistungen gegenseitig ausgeglichen werden konnten. Diese Art der Durchführung des Fünfkampfes hat sich in jeder Hinsicht bewährt und wird auch für das nächste Jahr beibehalten werden. —

Am 18. August nachmittags fanden auf dem großen Exerzierplatz vor einer zahlreichen Zuschauermenge die Rasenspiele statt.

Da die Art der Herrichtung des Spielfeldes von großem Einfluß auf einen ungestörten Verlauf der Wettkämpfe ist, sei eine Skizze der Anordnung eingefügt.

Digitized by Google

Die breiten Wege zwischen den Feldern boten den Zuschauern genügend Platz, so daß jeder zu seinem Recht kam und großes Gedränge vermieden wurde.



Im Vordergrunde des Interesses stand im Anfang das Fußballspiel. „Stuttgart" kämpfte gegen „Prinz Adalbert" den Entscheidungskampf um den Schild des Inspekteurs der Schiffsartillerie. Den Preis trug die Mannschaft S. M. S. „Prinz Adalbert" davon mit 4 : 0.

Im Stafettenlauf über 500 m blieben die Mannschaften S. M. S. „Schwaben" dritter und erster Sieger.

Das Hindernislaufen auf einer 150 m langen, sehr geschickt angelegten Bahn stellte bedeutende Anforderungen an die Teilnehmer. Es waren drei Hindernisse zu nehmen: ein 1,50 m hoher Zaun, ein Wall mit breitem Graben dahinter und zum Schluß eine 2 m hohe Bretterwand, so daß die Läufer ziemlich ausgepumpt am Ziel anlangten.

Das Faustballspiel war in diesem Jahre nur für Unteroffiziere ausgeschrieben, um diesem hübschen und eleganten Sport weitere Verbreitung in unserem Unteroffizierkorps zu sichern. Ein Wanderpreis ist dafür erstmalig gestiftet worden, den sich die Faustballmannschaft der Schiffsartillerieschule errang.

Händelaufen, Sacklaufen und Tauziehen bildeten den Beschluß der Wettbewerbe. Beim Tauziehen trat die Anteilnahme der Zuschauer am lebhaftesten zutage. Da es schiffsweise abgehalten wurde, entfesselte es die Leidenschaft bei Vorgesetzten und Kameraden. Endgültiger Sieger wurde die Mannschaft der Schiffsartillerieschule, die unter dem Jubel der Sonderburger den Kieler Gast, S. M. S. „Prinz Adalbert", schlug. —

Seinen Zweck, Unteroffizieren und Mannschaften Anregung auf sportlichem Gebiete zu geben, hat das diesjährige Sportfest der Artillerieinspektion in vollem Maße erfüllt. Sämtliche Leute, auch die nicht aktiven Teilnehmer, waren mit Begeisterung dabei. Ihre Haltung war vorzüglich. Durch genaue Anzugsbestimmungen, die in

Digitized by Google

den ersten Anordnungen für das Sportfest festgesetzt waren, wurde auch nach außen hin der militärische Charakter gewahrt. Man hatte allgemein den Eindruck, daß seit dem Vorjahre das Interesse an der Sache bedeutend gewachsen war und der Sinn für sportliche Betätigung in erfreulicher Weise zugenommen hatte. Gerade in einer so kleinen Garnison, wie Sonderburg, die unseren Mannschaften sonst recht wenig bietet, trägt die Ausübung von Sport in reichem Maße dazu bei, das Verweilen an Land ihnen angenehm zu machen und das Heimatsgefühl zu heben. Die Rückwirkung auf die Stadtbewohner bleibt nicht aus; sie kommen in engere Beziehung mit den Marineangehörigen, und das Verständnis für die deutsche Marine wächst.

W.-B.

Mitteilung.

Zur Feier des hundertjährigen Gedenktages der Geburt weiland Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin Augusta, seiner Gründerin und ersten Protektorin, hat der „Kaiserin-Augusta-Verein für Deutsche Töchter", der sich die Erziehung und Berufsausbildung hilfsbedürftiger Töchter der auf dem Felde der Ehre gebliebenen oder im Friedensdienste tödlich verunglückten Offiziere, Militärärzte, Militärgeistlichen und Militärbeamten des Landheeres und der Marine zur Aufgabe gestellt hat, den noch gegenwärtig in seiner Fürsorge befindlichen Töchtern eine außerordentliche Beihilfe zugewendet, die den Müttern an dem Gedenktage selbst ausgezahlt worden ist.

M.

Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Der Bericht des Verwaltungsrates des Vereins Hamburger Rheder über das Jahr 1910/1911

ist in seinen einleitenden Worten auf einen etwas freundlicheren Ton gestimmt als die meisten seiner Vorgänger. Die „Periode erfreulicher Regsamkeit" für die Seeschiffahrt, die die Linienreedereien zeitweilig sogar zur Annahme von Charterdampfern nötigte, blieb nicht ohne Einfluß auf die Tätigkeit im Schiffbau, indem besonders die Hamburg-Amerika Linie zwei Schiffe in Auftrag gab, „die nach ihrer Größe und Einrichtung an der Spitze der Schiffe aller Nationen stehen werden". Eine gewisse Zurückhaltung wurde noch im Bau von Trampdampfern geübt, und der Bericht hält die Fortdauer dieses Zustandes für erwünscht, nachdem so lange ein Überangebot bestanden hatte, das vor allem der allzu großen Bereitwilligkeit des englischen Kapitals, sich auf diesem Gebiete zu betätigen, zuzuschreiben war.

Die erste Klage des Berichts gilt wiederum dem Anwachsen der Betriebskosten, das in gleicher Weise den notwendig gewesenen Heuererhöhungen wie den sonstigen Aufbesserungen der Schiffsmannschaft zuzuschreiben ist; mehr und mehr macht sich in dieser Beziehung eine Differenz gegenüber den ausländischen, insbesondere gegenüber der skandinavischen Flagge geltend, was ziffernmäßig durch versuchsweise Abgabe deutscher Schiffe an fremde Reedereien nachgewiesen wurde, und sicherlich liegt hierin ein Moment, das denen zu denken geben sollte, die für die Interessen des deutschen Gewerbefleißes wie für die Angelegenheiten der gewerblich tätigen Klassen der Bevölkerung verantwortlich sind.

Als erfreuliche Tatsache sei vermerkt, daß auch der Segelschiffahrt ihr Anteil an den günstigeren Frachtverhältnissen zugute kam, dergestalt, daß sie sogar in Gebieten sich wieder betätigen konnte, die ihr seit längeren Jahren verloren gegangen waren.

Beifall zollt der Bericht im allgemeinen der Politik der Handelsverträge, die dem Kaufmann eine sichere Basis schaffen, er wünscht nur eine sorgfältige Revision der Texte, die nicht überall der Entwicklung der Verhältnisse Rechnung tragen. Es ist dies insbesondere gegenüber der Subventionspolitik der meisten fremden Länder von Bedeutung, die der deutsche Handel nicht für sich beansprucht, von der er sich aber auch nicht in Abhängigkeit bringen lassen kann.

Ein längerer Absatz ist dem Abschluß der Reichsversicherungsordnung gewidmet, die zwar niemanden voll befriedige, wenn auch nicht in Abrede zu stellen sei, daß sie viele dankenswerte Verbesserungen gebracht habe. Von Wichtigkeit sei vor allem, daß die neue Ordnung den Fortbestand der vorhandenen Pensionseinrichtungen zugelassen habe, die den Angestellten zumeist mehr böten als das Gesetz, anderseits sei auch hier darauf hinzuweisen, daß der Hinzutritt neuer Belastungen insbesondere für den Bestand der kleineren Reedereien mit den schwersten Bedenken verknüpft sei.

Nur die unmittelbaren Interessen der Reedereien berühren die Ausführungen über den Entwurf allgemeiner deutscher Seeversicherungsbedingungen und die Aufstellung eines Einheitskonnossements, bezüglich dessen die Wünsche der Verfrachter

Digitized by Google

die Verhältnisse der überseeischen Häfen nicht gebührend in Rechnung zögen. Interessant sind die Darlegungen über die Verhältnisse der Suez-Kanal-Gesellschaft, die sich in der Sorge um ihre Dividende nur sehr zögernd dazu entschließt, den Anforderungen des immer wachsenden Verkehrs und seiner immer größeren Schiffsgefäße Rechnung zu tragen. Die Frage der Schiffahrtsabgaben auf den deutschen Strömen ist nach wie vor ein Gegenstand der Sorge, und mit Nachdruck weist der Bericht darauf hin, „daß der Reichstag mit der Verabschiedung des vorliegenden Gesetzentwurfes eine ungewöhnlich weittragende Verantwortung übernehmen würde".

Dankbar erkennt der Bericht die Herabsetzung der oft bemängelten deutschen Konsulatsgebühren an, anderseits befürchtet er, daß die Neuregelung des Schiffsmeldewesens, die von seiten der Schiffahrt nicht gefordert worden sei, sich zu einer unerwünschten Vermehrung des Schriftwesens und damit der Kosten des Geschäftsverkehrs auswachsen könne, die keinen Anlaß zu Rückschlüssen auf die Leistungen der Konsuln im Interesse der Schiffahrt bieten dürfe.

Einen allgemein interessierenden Gegenstand berührt der Bericht in der Frage der Erschließung neuer Einnahmequellen für den hamburgischen Staat; man habe diese in einer Erhöhung der Hafenabgaben finden wollen, ohne zu bedenken, daß Hamburg schon jetzt in dieser Richtung sehr hohe Anforderungen stelle, während die im Wettbewerbe stehenden Häfen Belgiens und der Niederlande, insbesondere Antwerpen und Rotterdam, alles daran setzten, durch Verkehrserleichterungen die Hamburg besuchenden fremden Schiffe von dort abzuziehen. Wenn man hier dem Verkehr neue Lasten aufbürde, und es treffe dies insbesondere für die kleineren, dem Zwischenhandel dienenden und Hamburg häufig anlaufenden Schiffe zu, so schädige man um eines scheinbaren Vorteils willen die wichtigsten Lebensinteressen aller an dem Hafenverkehr beteiligten Kreise und bereite Verschiebungen eine Bahn, deren Tragweite in keiner Weise zu übersehen sei. Mit Nachdruck verwahrt sich der Bericht dagegen, als ob die Reeder nicht willens seien, zu den Lasten des Staates das ihrige beizutragen, nur dürfe man nicht die Art an den Baum legen, der die goldenen Früchte trage. Man wird diesen Ausführungen auch aus allgemeinen Erwägungen die Berechtigungen nicht versagen können.

Nachdem der Bericht einige den hamburgischen Hafen als solchen und das Lotsenwesen auf der Elbe betreffenden Punkte berührt hat, wendet er sich zu der Frage der drahtlosen Telegraphie und deren Verwertung im Interesse der Handelsflotte. Auch hier befürchtet man neue Lasten zum Nachteil des Wettbewerbes mit den fremden Flaggen. Notwendig sei es, eine internationale Verständigung mindestens mit England herbeizuführen, auch dürfe man nicht schematisieren und die Anlage von Funkenstationen nur auf solchen Schiffen verlangen, wo deren häufigere Benutzung und dementsprechend die dauernde Betriebsfähigkeit im Bereich der Wahrscheinlichkeit liege. Auch müsse dafür gesorgt werden, daß nicht das vorhandene Betriebsmonopol zum Nachteil der Schiffahrtsinteressen seine Einwirkung übe. Endlich dürfe man nicht verlangen, daß diese Bordstationen von besonders dafür geprüften Personen ausschließlich bedient würden, man müsse vielmehr darauf bedacht sein, die Schiffsoffiziere für diesen Dienst heranzuziehen, die anderseits nicht die gleiche vollgültige Ausbildung bedürften wie jene Berufstelegraphisten, deren Stellung an Bord in disziplinarer Hinsicht ohnehin manche Schwierigkeiten mit sich bringe.

Am Schlusse des Berichts werden wiederum wie in früheren Jahren die Frage der Schiffsärzte, der Ausbildung von Schiffsköchen und endlich die Heuerverhältnisse der Mannschaften erörtert, bezüglich deren nur teilweise allgemeine Grundsätze anwendbar seien, während man in vielen Beziehungen den obwaltenden Verschiedenheiten Rechnung tragen müsse. So gibt die 18 Druckseiten umfassende Denk-

Digitized by Google

schrift einen Überblick über die Gesamtheit der in den Kreisen der Reederei im letzten Jahre zur Erörterung gekommenen Fragen und darf insofern auf ein weitergehendes Interesse rechnen. Den letztjährigen Bericht besprachen wir im Jahrgang 1910, Seite 1193.

Der japanisch-russische Seekrieg 1904/1905. Amtliche Darstellung des japanischen Admiralstabes. Auf Veranlassung der Schriftleitung der „Marine-Rundschau" übersetzt von Kapitänleutnant v. Knorr. — Dritter Band: Die Schlacht in der Japanischen See und die Tätigkeit der Flotte bis zum Friedensschluß. Mit 9 Skizzen in Steindruck. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 8 *M*, gebunden 9,50 *M*.

Mit dem oben bezeichneten dritten Bande kommt das japanische Admiralstabswerk zum Abschluß, dessen frühere Bände wir im laufenden Jahrgang, Seiten 428 und 806, besprachen. Das Hauptstück dieses Bandes bildet die Entscheidungsschlacht in der Japanischen See und hier das grausame konsequente Vernichten der russischen Seestreitkräfte, das in insgesamt zehn Zusammenstößen seinen Abschluß fand. Gibt hier der japanische Admiralstab über die Tatsachen vollständige Auskunft bis einschließlich zum Friedensschlusse und zur Heimkehr der siegreichen Flotte, so fehlt doch vollkommen jegliche Auskunft und Kritik über die Leistungen und die Bewährung des Materials und die an dieses gestellten Ansprüche. Die maritime Technik hat auch ohnedem aus den Erfahrungen des japanisch-russischen Seekrieges die notwendig gewesenen Schlüsse gezogen; für diesen Zweck erschien auch das Admiralstabswerk viel zu spät, immerhin wäre aber eine Vervollständigung in diesem Sinne auch jetzt noch nicht unerwünscht gewesen. Die „Marine-Rundschau" wird auf das Werk noch in einem Artikel ausführlicher zurückkommen.

Die englische Verfassung seit 100 Jahren und die gegenwärtige Krisis. Von Professor Dr. Walter Parow. 8°, 234 Seiten. — Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht, Berlin W 56. — Preis 4,80 *M*.

England schien uns bisher — insbesondere soweit wir nicht zu Rudolf Gneists Füßen gesessen — als das klassische Land des Parlamentarismus. Freilich lag das Schwergewicht nicht bei den beiden Häusern der Volksvertretung, sondern in jenem für die staatlichen Aufgaben so wichtigen ehrenamtlichen Selfgovernment, während die Parteien im Parlament mehr die Aufgabe wachsamer Kritik übten und der König die Wage in der Hand hielt und des Amtes waltete, „das Auf- und Abschwingen der politischen Gewichte vor mechanischen Hindernissen zu bewahren". Niemals dachten die Parteien daran, die Alleinherrschaft für sich in Anspruch zu nehmen, sondern immer war man darauf bedacht, auch die Interessen der Minderheit nach Möglichkeit zu wahren und zu schützen. Allmählich erwies sich angesichts der Vielgestaltigkeit des modernen Lebens das Selfgovernment als unzulänglich, wesentliche Teile seiner Aufgaben gingen in die Hände einer bureaukratisch geordneten Verwaltung über. Gleichzeitig errangen im Unterhause immer weitere Kreise der Bevölkerung eine unmittelbare Vertretung, und die Ordnung der Wahlberechtigung wie ihrer Ausübung brachten es mit sich, daß diese Volksvertreter sich nicht als Sachwalter der Gesamtheit, sondern als Beauftragte des Kreises, der sie ins Parlament entsandte, betrachteten. Besondere Schwierigkeiten wurden auch hier durch die Vertretung der Handarbeiter hervorgerufen, und ein spezielles Moment für die obwaltenden Verwicklungen boten die Angelegenheiten Irlands, dessen politische Gleichberechtigung die Bürger des engeren englischen Reiches nicht gelten lassen wollten. So bildeten

Digitized by Google

sich allmählich gegenüber den besonderen Rechten des Oberhauses jene Schwierigkeiten heraus, welche allein an der Hand der Preßberichterstattung schwer zu begreifen und noch schwerer in bezug auf die Berechtigung der entgegengesetzten Interessen richtig zu würdigen sind. Der Verfasser des oben genannten Buches ist bestrebt, indem er sich in der Hauptsache auf englische Gewährsmänner stützt und die Vorgänge der jüngsten Vergangenheit eingehend darstellt, dem deutschen Leser einen besseren Einblick in den Entwicklungsgang und eine Vorstellung von den hierbei treibenden Momenten zu geben. Die Schwierigkeit der Materie nötigt auch gegenüber seiner Arbeit zu einer sehr sorgfältigen Verfolgung der von ihm gebotenen Darlegungen, und sie erfordert eine nicht nur elementare Kenntnis der obwaltenden Voraussetzungen. Bei dem sehr wesentlichen Interesse, das die Lage der Dinge in England zur Zeit für uns liefert, und bei der dringenden Notwendigkeit, die Bedeutung der drüben sich vollziehenden politischen Vorgänge zutreffend einzuschätzen, erscheint gleichwohl die Arbeit des Dr. Parow als ein dankenswertes Hilfsmittel, und wir nehmen Veranlassung, seine Ausführungen dem Studium aller derer anzuempfehlen, die sich veranlaßt sehen, die jenseits des Kanals gegeneinander ringenden Kräfte im Hinblick auf ihre allgemeine politische Wichtigkeit aufmerksam zu verfolgen.

Die Verhandlungen und Beschlüsse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz, welche von Dezember 1908 bis Februar 1909 tagte, sind auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts von Wirkl. Admiralitätsrat Dr. Schramm zusammengestellt und im Verlage von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW 68, veröffentlicht worden. Der 373 Seiten umfassende Band gibt als Einleitung eine allgemeine Übersicht über die Veranlassung, den Gang und das Ergebnis der Verhandlungen. Es folgen das von der englischen Regierung ausgearbeitete Programm der Konferenz und die dazu von den einzelnen beteiligten Staaten vorgelegten Denkschriften, sodann die hieraus abgeleiteten Grundlagen für die Beratungen, die Leitsätze für die Diskussion und schließlich als zweiter Abschnitt die Verhandlungen selbst, wiedergegeben an der Hand der einzelnen Kapitel und nach Maßgabe der Erörterungen im Plenum der Konferenz und den zur Sonderberatung eingesetzten Kommissionen. Den Schluß bildet der Generalbericht des Redaktionsausschusses, das Schlußprotokoll und endlich in französischer und deutscher Sprache die „Erklärung über das Seekriegsrecht". Das Buch wird sich als Quellenwerk von wesentlichem Nutzen erweisen und allen, die mit den Fragen dieses Rechtsgebietes zu tun haben, hochwillkommen sein. Darüber hinaus gewährt es einen überaus interessanten Einblick in die enormen Schwierigkeiten, die der internationalen Regelung derartiger Fragen entgegenstehen. Diese dürften sich bei dem Versuch, aktuelle Einzelfälle auf diesem Wege zu schlichten, als unüberwindlich erweisen.

Die Verkehrs- und Nachrichtenmittel im Kriege. Von Oberpostpraktikant H. Thurn. Sammlung „Wissen und Können", Band 20. — Leipzig 1911 bei Johann Ambrosius Barth. — Gebunden 6 *M*.

Einer der wesentlichsten Unterschiede in der Kriegführung vergangener Zeiten und in der Gegenwart wird darin liegen, daß es dem Heerführer heute niemals an den erforderlichen Nachrichten sowohl vom Feinde wie von den eigenen Streitkräften fehlen wird und daß nicht annähernd mehr die frühere Abhängigkeit an Zeit und Raum besteht. Die Gesamtheit der hierher gehörigen Hilfsmittel hat der Verfasser des obigen Buches in handlicher Form und übersichtlicher Schilderung soweit notwendig mit Abbildungen, Figuren und Zahlenangaben zusammengestellt. Wir nennen von den Kapitelüberschriften: Eisenbahnen, Kraftwagen und Fahrräder, Luftschiffahrt, Feldpost, Feldtelegraphie und Funkentelegraphie. Dem militärischen Leser, vor allem

Digitized by Google

dem jüngeren Offizier, wird diese Übersicht über ein wichtiges Gebiet seines Fachwissens willkommen sein, und der Leser aus bürgerlichen Kreisen wird mit Interesse und teilweise mit Staunen erkennen, in wie hohem Maße sich die Kriegskunst die Hilfsmittel moderner Technik zunutze zu machen gewußt hat.

Die geographische Kunstanstalt von L. Handorff in Kiel gibt ein Album heraus, **„Deutschlands Kriegsmarine"**, das in einer größeren Anzahl von Blättern, etwa 25 zu 30 cm groß, die Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine zur Darstellung bringt. Jedem Bilde sind die notwendigen Angaben über die Abmessungen, die Maschinenleistungen und die Bewaffnung der betreffenden Schiffe beigefügt. Einige Bilder schildern das Leben an Bord, den Eingang des Albums bilden Ansichten aus den Marinegarnisonen, und so sind durch Bilder von Wilhelmshaven und Sonderburg besondere Ausgaben für die verschiedenen Standorte geschaffen. Die Albums werden, wie man uns mitteilt, in Marinekreisen gern gekauft, namentlich finden sie Verwendung und sind auch sehr geeignet zu Geschenken an die Mannschaften und als Erinnerungszeichen, wenn sie „auf Reserve" gehen. In einer kurz bevorstehenden Neuausgabe sollen auch die neuesten Formen der Kriegschiffe zur Anschauung gebracht werden, ferner das neue große Schwimmdock in Kiel, dessen gewaltige Abmessungen die Bewunderung des Beschauers wachrufen. Auch ist bei dieser Gelegenheit eine neue Gruppierung beabsichtigt, so daß die Gesamtheit der in Dienst befindlichen Schiffe Aufnahme in dem Album finden kann. Bei einem Preise von 3 *M* darf das Album als wohlfeil bezeichnet werden.

K. Rathgen: **Die Japaner in der Weltwirtschaft.** 2. Auflage. „Aus Natur und Geisteswelt", 72. Bändchen. — Leipzig 1911 bei B. G. Teubner.

Ein in seiner Knappheit ungemein inhaltreiches Buch, dessen wesentlichstes Verdienst darin besteht, daß es die „gelbe Gefahr" unter den richtigen Gesichtswinkel rückt. Wohl sind die Japaner ernstlich bestrebt, den eigenen Gewerbefleiß zu entwickeln und insoweit die europäischen Einflüsse zurückzudrängen, sie haben aber mit der Ordnung der Verhältnisse in Formosa, Korea und in der Mandschurei noch für lange hinaus so viel zu tun, daß von einer Bedrohung der europäischen Machtstellung in politischer oder wirtschaftlicher Hinsicht in keiner Weise die Rede sein kann. Außerdem hat die Eröffnung des Landes für den westländischen Verkehr in der Zurückdrängung der Landwirtschaft, in der Entstehung einer industriellen Arbeiterbevölkerung, in der Beeinflussung der Finanzen, in der Preissteigerung und in der Umbildung der Stände und Klassen so viel innere Probleme geschaffen, daß auch aus diesem Grunde für eine dem Europäertum und weiter gefaßt der weißen Rasse überhaupt unerwünschte Expansion kein Raum ist. Es dürfte sich keine bessere Gelegenheit bieten, über diese hochwichtigen Fragen ein Urteil zu gewinnen, als sie durch Rathgens vorliegendes Buch geschaffen ist.

Die Deutschen im amerikanischen Bürgerkriege — Sezessionskrieg 1861 bis 1865 —. Von Wilhelm Kaufmann. — München, Berlin 1911 bei R. Oldenbourg. — Preis 8 *M*.

Der stattliche Band redet von einer halbvergessenen Zeit und ruft Erinnerungen wach, die eigentlich keine erfreulichen genannt werden können. In den langwährenden blutigen Kämpfen, aus denen die heutigen politischen Verhältnisse in den Vereinigten Staaten hervorgegangen sind, fochten ganze Regimenter deutscher Abkunft in den Reihen der Unionstruppen, sie waren es, die am treuesten zu ihren Fahnen hielten, und ihr Eintreten für die Sache der Nordstaaten hat nicht zum wenigsten zu den schließlichen Erfolgen beigetragen. Unter ihren Führern finden wir

Digitized by Google

außer den Flüchtlingen von 1848 zahlreiche ehemalige Offiziere, und wo immer schwierige Aufgaben zu lösen und fast unüberwindliche Strapazen zu ertragen waren, fand sich ein Platz für die deutschen Heerscharen, denen man keineswegs überall den wohlverdienten Lorbeer zuerkannte. Trotz einer umfangreichen Literatur über den Krieg ist Kaufmanns Werk das erste, das den Anteil der Deutschen einheitlich zusammenfaßt, es wird „drüben" vielleicht noch mehr interessieren als in der alten Heimat. Den Abschluß des Werkes bilden noch mehr als 140 Seiten biographische Angaben, durch welche uns die Schicksale der einzelnen Mitkämpfer je nach dem festzustellenden Material in größerem oder engerem Maßstabe menschlich näher gebracht werden. Dieser Abschnitt dürfte auch bei reichsdeutschen Lesern das meiste Interesse in Anspruch nehmen, wie denn das Buch im ganzen der Beachtung hiermit bestens anempfohlen sei.

Republik oder Kaisertum? Amerikanische und deutsche Zustände. Von Oberingenieur Hugo Wachenfeld. — Verlag von Karl Curtius, Berlin. — Preis 1 *M*.

In der kleinen Schrift wendet sich der Verfasser an den deutschen Arbeiter und führt ihm dem Nachweis, wie sehr viel besser im monarchischen Deutschland als in der Republik der Vereinigten Staaten für seine Interessen vorgesorgt und seine wirtschaftliche Lage gesichert ist. Mit überzeugenden Worten weist er darauf hin, daß die Sozialdemokratie nur ein Hemmnis fortschrittlicher Entwicklung ist, wie aber freilich anderseits der in Deutschland weitverbreitete Kastengeist ihrer Ausbreitung lebhaften Vorschub leistet, während das mangelnde nationale Selbstbewußtsein unsere Stellung in der Welt in allzu vielen Beziehungen beeinträchtigt. Wir möchten der kleinen Schrift einen großen Leserkreis wünschen, fürchten aber, daß sie in die Hände, für die sie in erster Linie bestimmt ist, schwerlich gelangen wird.

Ohne Seesieg kein Landsieg: Die entscheidende Bedeutung des Seesieges für die Führung des Landkrieges gegen Italien. Von Salvator R. — Wien 1911. Verlag von „Danzers Armee-Zeitung".

Der Stapellauf des Schlachtschiffes »Viribus unitis« hat Veranlassung zur Niederschrift der vorstehend benannten anonymen Abhandlung gegeben. Ihr Verfasser geht davon aus, daß Bündnisse nicht für die Ewigkeit geschlossen werden und daß der Verbündete von heute der Gegner von morgen sein kann. Indem er hiernach einen Feldzug gegen Italien suggeriert und darauf hinweist, daß die Italiener von heute nicht mehr die Italiener von Novara und noch weniger die von Lissa sind, führt er aus, daß Österreichs Flotte einmal derjenigen Italiens durchaus gewachsen und zweitens in der Lage sein muß, durch Unterstützung einer kraftvollen Landung die Truppen des Feindes von den günstigen Schlachtfeldern von Piemont abzulenken und ihn zu zwingen, seine Aufmerksamkeit dem im Süden eingedrungenen Gegner zuzuwenden. Die kleine Abhandlung erscheint außerordentlich lesenswert.

Erzwungene Aufklärungen des Grafen Witte aus Anlaß des Rechenschaftsberichtes Kuropatkins über den Krieg gegen Japan. Autorisierte Übersetzung von Dr. E. Zivny. — Halm & Goldmann, Verlagsbuchhandlung, Wien I. 1911. — Preis 2 *M*.

In seinem im Jahrgang 1908, Seite 1346, besprochenen Rechenschaftsbericht hatte Kuropatkin sich, wie erinnerlich, auch über die Ursachen seiner Niederlagen ausgesprochen, die er zu einem nicht geringen Teile der mangelhaften wirtschaftlichen Vorbereitung des Krieges zur Last legte. Nachdem der Finanzminister hierüber an den Zaren berichtet, nahm Kuropatkin Veranlassung, Teile seines Werkes an die Presse

Digitized by Google

des Auslandes zu überweisen, worauf sich Graf Witte genötigt sah, in der obigen Schrift die gegen ihn erhobenen Anschuldigungen zurückzuweisen. Er war hierbei in der Lage, sich auf amtliche Urkunden zu berufen, die in ihrer wörtlichen Übersetzung für die Lektüre des Buches einige Schwierigkeiten schaffen. Witte weist nach, daß die für militärische Zwecke bereit gestellten Gelder nicht als unzulänglich bezeichnet werden können, und mit Recht macht er für deren nicht nach allen Richtungen zweckmäßige Ausnutzung die militärischen Verwaltungsinstanzen verantwortlich, die im übrigen selbst in dieser Richtung vor dem Kriege keinerlei Bedenken äußerten. Es ist hier nicht der Ort, zu den Darlegungen beider Parteien Stellung zu nehmen; die Wahrheit dürfte in der Mitte liegen, insofern ein an sich viel zu großartiges Unternehmen niemals mit dem genügenden Nachdruck und unter durchaus falscher Einschätzung der davon betroffenen Gegner betrieben wurde. Für die Geschichte des Krieges bieten die Witteschen Erklärungen, insbesondere durch die darin veröffentlichten Urkunden, eine sehr wichtige Quelle, die die verdiente Beachtung finden dürfte.

Aus Indiens Dschungeln. Von Oberleutnant a. D. O. Kauffmann. Zwei Bände, 360 Seiten. Mit 2 Karten, 12 Photogravüren und 265 Abbildungen auf 152 Tafeln. Beide Bände zusammen in Kassette geb. 20 *M*. — Verlag von Klinkhardt & Biermann, Leipzig.

Der Verfasser, der sich über zehn Jahre in Indien aufgehalten hat, ist ein gründlicher Kenner des Landes und seiner Bewohner, und die überall in die Darstellung eingeflochtenen Skizzen über soziale, politische und religiöse Verhältnisse werden daher Beachtung beanspruchen dürfen. In der Hauptsache ist aber das Werk der Jagd gewidmet, und zwar der Jagd auf Großwild, Elephanten, Tiger, Leoparden, Bären und vor allem den dem altdeutschen Ur am nächsten stehenden Gaur. Hierin liegt auch sein stärkster Reiz; auch wer nicht selbst Jäger ist, wird sich nur ungern von den höchst ansprechend vorgetragenen Jagdabenteuern trennen; für unsere Jäger können wir kaum ein hübscheres Buch empfehlen.

Von der Wasserkante. Bilder vom Leben und Treiben an der Wasserkante. Von Hans Satow, Reutlingen. — Enßlins & Laiblins Verlagsbuchhandlung.

Das mit zahlreichen Abbildungen und außerdem mit sechs farbigen Vollbildern ausgestattete, im Text 214 Seiten starke Buch will „Für die Jugend und das Volk" das Leben und Treiben an der Wasserkante und ihr Wesen schildern. Zu diesem Behufe berichtet es in einzelnen Kapiteln über die Vergangenheit deutschen Seewesens, über Leuchttürme und Seezeichen, über die Maßnahmen zur Rettung Schiffbrüchiger, sodann über Wattenmeer und Halligen, über die Fischerei, die Handelsmarine und ihre hauptsächlichsten Unternehmungen und endlich rund 40 Seiten lang über die Kriegsmarine und ihre Aufgaben. In den Prosatext sind poetische Schilderungen eingefügt. Uns erinnerte das Werk an das vor 10 Jahren erschienene „Deutsche Flottenlesebuch", dem leider der erhoffte Erfolg nicht beschieden war; möchte dem neuen Buch, das in seiner Darstellung den dem Leserkreis angepaßten Ton zumeist recht gut trifft, eine freundlichere Aufnahme zuteil werden.

Die deutschen Kolonien. Von E. Kaiser, Plauen i. V. Zweite vermehrte Auflage. Mit 21 Abbildungen. — Schulbuchhandlung von F. G. L. Greßler, Langensalza. — Preis 3,50 *M*.

Das Buch hat keine Vorrede, es ist deshalb nicht erkennbar, an welchen besonderen Leserkreis der Verfasser gedacht hat; nach dem Verlage zu urteilen, dürfte es für ein Publikum von Elementarlehrern bestimmt sein, welche die hier gewonnene Anschauung ihren Schülern mitteilen sollen. Jedenfalls bringt das Buch kurz und

Digitized by Google

knapp, aber in scharf umschriebener Darstellung einen Überblick über die Bedeutung unserer Kolonien, über ihre Erwerbung und über die Verhältnisse der einzelnen Schutzgebiete nach allen in Betracht zu ziehenden Gesichtspunkten. Besonders gut ist die dem Generalstabswerk entlehnte Schilderung des Hererokrieges und des Kampfes gegen die Hottentotten. Auch die am Schluß auf einer Reihe von Tafeln beigegebenen Abbildungen dürften auf den Unterrichtszweck Bedacht genommen haben. Trotz des großen Umfanges unserer Kolonialliteratur wird auch dieses Buch den ihm zugewiesenen Platz sachgemäß ausfüllen.

Mit dem Kronprinzen durch Indien. Tagebuchblätter von Hans Zache, Kaiserl. Regierungsrat und Dozent am Kolonial-Institut in Hamburg. — 366 Seiten mit 150 Kunstdrucken. — Südwest-Verlag in Berlin SW 68. — Geheftet 5 *M*, gebunden 6 *M*.

Der Verfasser folgte, wie er selbst gelegentlich einflicht, als Vertreter einiger angesehener deutscher Zeitungen dem Reisewege Seiner Kaiserlichen Hoheit des Kronprinzen und hatte so Gelegenheit, alles, was dem erlauchten Reisenden geboten wurde, auch seinerseits mitzuerleben. Seine Schilderungen sind derzeit bereits in der Presse veröffentlicht worden, es war aber ein mit Freuden zu begrüßender Gedanke, daß diese anziehenden Berichte nunmehr in Buchform zusammengefaßt wurden, zumal da auf diese Weise ein Anlaß vorlag, den Text mit einer großen Anzahl zumeist vom Verfasser selbst aufgenommener geschmackvoller Bilder auszustatten. Der Bericht beschränkt sich nicht nur auf die Reisebeschreibung, es sind vielmehr zahlreiche Betrachtungen und Schilderungen über den Kulturzustand des Landes, seine Bewohner und besonders über die prachtvolle Architektur der Tempelbauten und Paläste eingeflochten. So kann das Buch den Anspruch erheben, der Indien-Literatur, soweit sie dauernden Wert hat, zugesellt zu werden. Unseren Lesern, wenn ihr Weg sie nach Indien führt, sei es besonders anempfohlen.

Das überseeische Deutschland. Die deutschen Kolonien in Wort und Bild. Zweite Auflage. 2 elegante Leinenbände. — Preis 15 *M*.

In der geschmackvollen Aufmachung, mit der die Deutsche Verlagsanstalt „Union" in Stuttgart ihre Veröffentlichungen hinauszusenden pflegt, liegt die zweite Auflage des im Jahrgang 1903, S. 1411, eingehend besprochenen Sammelwerkes vor uns. Wie damals erwähnt, bietet das Werk in Einzelarbeiten aus berufener Feder eine vollständige Darstellung jedes einzelnen Schutzgebietes in geschichtlicher, naturwissenschaftlicher und wirtschaftlicher Hinsicht, wobei zahlreiche Abbildungen und Kartenbeigaben zur Erläuterung dienen. Selbstverständlich ist die Schilderung überall bis auf die Gegenwart fortgeführt und z. B. dementsprechend Kiautschou, das damals Kapitänleutnant Deimling bearbeitet hatte, nunmehr von Geheimrat Dr. Schrameier übernommen worden. Das als wohlfeil zu bezeichnende schöne Werk darf auch jetzt wieder, insbesondere als Geschenk für die heranwachsende Jugend bestens empfohlen werden.

Tsingtau. Ein kolonial-hygienischer Rückblick auf die Entwicklung des deutschen Kiautschou-Gebietes. Von Dr. Uthemann und Dr. Fürth. — Beiheft zum „Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene", Nr. 4, Mai 1911. — Verlag von Johann Ambrosius Barth, Leipzig. Preis 1,75 *M*, Subskriptionspreis 1,40 *M*.

Mit gerechtem Stolz führen die Verfasser vor, was alles in den seit der Besitzergreifung des Kiautschou-Gebietes verflossenen zwölf Jahren geschehen ist, um diesen durch menschlichen Unverstand so arg vernachlässigten Platz zu dem zu machen, was er heute geworden ist. Sie heben hervor, daß die Erfahrungen in

Digitized by Google

Tsingtau nicht mit denjenigen in Hongkong verglichen werden können, weil die hygienische Wissenschaft heute über andere Erfahrungen verfügt, als bei der Ankunft der Engländer an jenem Platze; auch scheuen sie sich nicht, am Schluß in eine Prüfung der Frage einzutreten, wie man dies oder jenes hätte anders und besser machen können. Alles in allem haben wir jedenfalls vollen Grund, mit dem Erreichten zufrieden zu sein, und aus diesem Grunde sei die Durchsicht der kleinen Schrift allen Freunden des Schutzgebietes bestens anempfohlen.

Die modernen Kolonialstaaten und ihr heutiger Besitzstand. Von Professor Dr. August Fischer. — Wien 1911 bei Alfred Hölder. — Preis 4,20 *M*.

Der Verfasser liest an der Exportakademie des K. K. Österr. Handelsmuseums in Wien und hat aus seinen Vorlesungen, die insbesondere dem kaufmännischen Nachwuchs gewidmet sind, das oben benannte Buch zusammengestellt. Dieses gibt in seinem ersten Teil eine Geschichte der Kolonialpolitik, beginnend von der spanisch-portugiesischen Epoche, während der zweite in statistischen Tabellen den gegenwärtigen Besitzstand der Kolonialstaaten bietet. Eine mit dem Jahre 1486 — Entdeckung des Kaps der guten Hoffnung — beginnende geschichtliche Tabelle beschließt das Ganze, endlich gewährt eine Karte des Besitzstandes einen erwünschten Überblick. Das Büchlein ist hiernach geeignet, auch einem weiteren Kreise eine allgemeine Vorstellung des behandelten Gegenstandes zu vermitteln.

Was müssen wir von unseren Kolonien wissen? Von Hauptmann Leßner. Mit Karten von allen Kolonien. Schulausgabe. — „Heimat und Welt"-Verlag Wilhelm Weicher G. m. b. H., Berlin W 30. — Preis 80 Pfennig.

Die bereits im Jahrgang 1909, Seite 896, besprochene Schrift gibt in der jetzt vorliegenden Schulausgabe in knappster Form Auskunft über alle geographischen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse unserer Kolonien und ist mit den beigegebenen Karten sehr geeignet, einen Überblick zu gewähren und insoweit das Studium der umfangreichen Sonderliteratur entbehrlich zu machen. Das Büchelchen dürfte auch für den Unterricht der Mannschaften oder zur Beifügung in die Büchereien der nach den Schutzgebieten hinausgehenden Schiffe verwendbar sein.

Reichs-Marine-Amt: **Handbuch der Yangtsefahrt.** Mit 35 Ansichten und 75 Kartenskizzen im Text. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 8°, X und 490 Seiten. Gebunden 10 *M*.

Das Handbuch ist von Kapitän Dr. Kniep auf Grund seiner eigenen Erfahrungen und Erforschungen des unteren, mittleren und oberen Yangtse sowie des Tungtingsee-Gebietes unter Benutzung einer älteren Arbeit über das untere Yangtse-Gebiet und der neuesten ausländischen Veröffentlichungen bearbeitet. Es umfaßt den Yangtse und seine schiffbaren Nebenflüsse oberhalb der Huangpu-Mündung bis zur Grenze der Schiffbarkeit für Dampfer, Saifu, etwa 1600 sm von der Mündung. Die Berichte unserer bis dorthin vorgedrungenen Flußkanonenboote sind ebenfalls verwendet. Die zahlreichen Skizzen der Stromschnellen würden durch Angabe des Maßstabes wesentlich an Wert gewinnen. Möge das Werk zur Wiederbelebung der deutschen Dampfschiffahrt auf dem oberen Yangtse beitragen. **M.**

Consilio et Fortitudine! Erziehung von Unterführern und Mannschaften zur Selbständigkeit. Ein Mahnwort. — Druck und Verlag von Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr. — Preis 1,20 *M*.

Die moderne militärische Entwicklung bringt es mit sich, daß auch von dem Unteroffizier und selbst von dem einzelnen Mann ein hoher Grad von Entschluß-

Digitized by Google

fähigkeit und selbständiger Betätigung gefordert werden muß. Jeden Augenblick kann im Ernstfall die Notwendigkeit eintreten, daß der Unterführer an seinem Teil die Leitung in die Hand nehmen oder der Einzelne durch sein Beispiel die wankende Masse an ihre Pflicht erinnern muß, während die Friedensübungen mit ihren „Annahmen" wenig geeignet sind, in dieser Beziehung zutreffende Vorstellungen zu geben. In fesselnder Weise ist die oben genannte kleine Schrift bemüht, gerade diesem Mangel entgegenzuwirken und die obwaltenden Schwierigkeiten zur Darstellung zu bringen. Sie sei der Beachtung unseres Leserkreises bestens anempfohlen.

Fünf Jahre Fremdenlegionär in Algier, Marokko und Tunis. Von Chr. Müller. Mit 26 Abbildungen und 1 Kartenskizze. — Zweite Auflage. Stuttgart 1911. Chr. Belser.

Ein Buch über die Fremdenlegion besprachen wir bereits im Jahrgang 1909, Seite 1458. Der Verfasser des vorliegenden Buches verzichtet auf jede novellistische Tönung und berichtet — teilweise in der treuherzigen Klangfarbe seiner Heimat — nur Tatsachen. So kommt man allerdings zu dem Ergebnis, daß die Abenteuerlust in mancher Beziehung im Dienste der Fremdenlegion ihre Rechnung finden mag, anderseits aber lehren die Schilderungen der ungeheueren Strapazen, die man den Legionären zumutet, und der brutalen Strafen, die schon bei vom Arzt nicht anerkannter Krankmeldung Platz greifen, von neuem, wie rücksichtslos sich die Heeresverwaltung Frankreichs das billige und in vieler Hinsicht vogelfreie Menschenmaterial zunutze macht, das ihr Leichtsinn, Unerfahrenheit und Pflichtvergessenheit am meisten leider aus Deutschland in unbegrenzter Anzahl fortdauernd zuführen. Das Müllersche Buch sollte vor allem auch als Warnung in den Mannschaftsbüchereien seinen Platz finden, und seine weiteste Verbreitung auch in den Schulen und Jünglingsvereinen erscheint dringend erwünscht.

Scritti editi e inediti de generale Giovanni Cavalli. Racolti e pubblicati per ordine de ministero della guerra. — Torino 1910, G. B. Paravia. Vier Bände.

Anläßlich der hundertsten Wiederkehr des Geburtstages des ausgezeichneten italienischen Artilleristen hat der italienische Kriegsminister eine Kommission von Artillerieoffizieren mit der Sammlung und Herausgabe seiner Schriften und Handschriften beauftragt. Das Werk ist bestimmt, das Andenken des Erfinders des Hinterladungsgeschützes (1843) und der Einführung der Züge und seine noch heute wertvollen Schriften der artilleristischen Wissenschaft zugänglich zu erhalten. Da ein großer Teil der Abhandlungen französisch geschrieben ist, so wird die Absicht erreicht werden. Den Seeoffizier wird Aufsatz XIV, vol. II: »Recherche dans l'état actuel de l'industrie métallurgique de la plus puissante artillerie et du plus formidable navire cuirasse d'après les lois de la mécanique et les résultats de l'expérience« vom Jahre 1866 besonders interessieren, der auch dem Schiffbaumeister manche geschichtliche Erinnerung bieten dürfte. M.

Dumas: **Napoleon Bonaparte.** Deutsch von Dr. Heinrich Elsner. Neu bearbeitet von Max Pannwitz. Mit vielen Nachbildungen zeitgenössischer französischer Gemälde, Stiche und Lithographien und einem vierfarbigen Titelbild von Jaffet. — 296 Seiten. — Franckhsche Verlagshandlung, Stuttgart. — Geheftet 2 *M*, gebunden 2,75 *M*.

Dumas der Ältere, selbst der Sohn eines der Generale Napoleons, hat uns unter seinen zahlreichen Schriften auch eine Darstellung des Lebenslaufes des korsischen Eroberers hinterlassen, die freilich vor der geschichtlichen Kritik nicht überall stand-

Digitized by Google

halten kann. Als besonders kennzeichnend sei hervorgehoben, daß die Katastrophe von 1812 für Dumas mit der Flucht des Kaisers in Wilna endigt und daß selbst die Entscheidungsschlacht von Leipzig gewissermaßen nur als eine Episode erscheint. So ist Dumas Werk mehr eine Verherrlichung und ein Ausdruck jener sentimentalen Sehnsucht, die wohl dem Neffen nicht unwesentlich die Wiederaufrichtung des Thrones des größeren Oheims erleichterte. Gleichwohl darf es als erwünscht bezeichnet werden, daß Übersetzer und Bearbeiter auch dieses sonst bei uns kaum bekannte Werk der dem Volke zugänglichen Literatur der Befreiungskriege hinzufügten, weil es zeigt, wie die Gestalt des kühnsten Schauspielers auf dem Theater der Weltgeschichte seinen Bewunderern in Frankreich sich darstellte. Die trotz des billigen Preises beigegebenen zahlreichen zeitgenössischen Abbildungen machen das kleine Buch besonders wertvoll; wir empfehlen es allen denen, die das nun hundert Jahre hinter uns liegende Zeitalter von möglichst vielen Seiten kennen lernen wollen.

Das Meer und das Recht. Von Regierungsrat J. Neuberg. — Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht, Berlin W 56. — 8°, 51 Seiten. Preis 1,20 *M*.

Die kleine Schrift ist aus einem Vortrage des „Instituts für Meereskunde" hervorgegangen. Gewissermaßen im Plauderton und an landläufigen Beispielen beleuchtet die Schrift die sämtlichen Fragen, die sich aus den Beziehungen des Strafrechts, des bürgerlichen Rechts und des Völkerrechts zu dem Verkehr auf der „freien Hochstraße" ergeben, indem sie so zeigt, daß der Mensch die Verhältnisse, die ihn sonst binden, auch auf das hohe Meer mit hinaus nimmt und daß sein Vaterland so weit reicht, wie die Flagge der Heimat über ihm weht. Die sich sehr glatt lesende Schrift ist wohl geeignet zur volkstümlichen Aufklärung über die einschlägigen, nicht immer ganz einfachen Fragen und dürfte vielen willkommen sein.

Jahrbuch über die deutschen Kolonien. Herausgegeben von Dr. Karl Schneider, Regierungs- und Schulrat. 4. Jahrgang, **1911.** Mit einem Bildnisse (Photogravüre) von Generalleutnant v. Liebert, Berlin; 1 Übersichtskarte von Kamerun, 1 geologische Karte von Togo und 1 Übersichtskarte von Afrika. — Preis in Ganzleinwand gebunden 5 *M*.

Das im vorigen Jahrgange, Seite 938, erwähnte Jahrbuch liegt in seinem vierten Jahrgange wiederum vor. Zu dem oben erwähnten Titelbilde gehört ein auf einen sehr freundlichen Ton gestimmter Lebenslauf des Gouverneurs, dem auch das ganze Buch zugeeignet ist. Neben den Rück- und Ausblicken interessierte uns besonders eine Abhandlung über die Rechnungsprüfung der Kolonien durch Rechnungshof und Reichstag, die ja nun endlich dank der Initiative des letzteren von ihren früheren fast unerträglichen Fesseln befreit ist. Wir bedauern, dem schätzbaren Buche, das für die Kolonien eine Art von „Nauticus" zu werden bestimmt sein dürfte, keinen größeren Raum widmen zu können, empfehlen es aber dringend allen denen, die an der nun endlich hoffnungsreich fortschreitenden Entwicklung der Schutzgebiete Anteil nehmen.

Die Heeresverwaltung Deutschlands, Frankreichs, Italiens und Rußlands. Eine Zusammenstellung der Verwaltungsorganisation im Frieden und im Kriege, mit besonderer Berücksichtigung des Verpflegungs- und Trainwesens. Von Militär-Unterintendant Rudolf Richter. 3. Heft: Italien. — Selbstverlag des Verfassers. In Kommission bei L. W. Seidel. Wien 1911.

Einer Arbeit, die wir in unserer eigenen Militärliteratur bisher leider noch vermissen, einer systematischen Darstellung der Heeresverwaltung unserer Nachbarstaaten, hat sich ein österreichischer „Herr Kollege" unterzogen. Uns liegt zur Zeit

Digitized by Google

Heft 3 „Italien" vor, doch werden wir bemüht sein, auch auf die weiteren Abschnitte an dieser Stelle zurückzukommen. Die Richtersche Arbeit zeigt uns die italienische Verwaltung in ihrer Abhängigkeit von parlamentarischen Einflüssen, die eigenartige Organisation der den Frontoffizieren gleichstehenden Verwaltungsoffiziere, die überall Platz greifende Abfindung in Geld und die daraus sich ergebende Abrechnungsweise gegenüber dem Budget, das Fehlen eigentlicher Trainformationen und die Wandlung der Friedensorganisation im Mobilmachungsfalle. Um das Arbeiten und die Zweckmäßigkeit einer Verwaltungsorganisation beurteilen zu können, müßte man einen Überblick über die gesamte wirtschaftliche und militärische Lage des betreffenden Landes besitzen, gleichwohl halten wir ein solches Studium zur Beurteilung der eigenen Verhältnisse für außerordentlich wertvoll und sind der Meinung, daß die Richterschen Arbeiten von unseren Verwaltungsbeamten mit Freuden begrüßt werden dürften. Über ihre Zuverlässigkeit behalten wir uns ein Urteil nach Durchsicht der Arbeit über Deutschland vor; für das Verständnis ist es nicht ganz förderlich, daß der Herr Verfasser sich der zum Teil fremdartig anmutenden Wortbildungen der österreichischen Amtssprache bedient hat; es wäre gerade für eine solche, einem gewissermaßen „internationalen" Leserkreise gewidmete Arbeit nützlich, wenn ihr Fremdworte tunlichst fern gehalten werden.

Das Pfadfinderbuch. Herausgegeben von Stabsarzt Dr. A. Lion. Zweite, in Verbindung mit dem Wehrkraftverein München neu bearbeitete Auflage. (6. bis 10. Tausend.) — Verlag der „Ärztlichen Rundschau" (Otto Gmelin) in München. — Preis: broschiert 3 ℳ, elegant gebunden 4 ℳ; von 10 Exemplaren an nur 2 ℳ, gebunden 3 ℳ.

Der ersten Auflage des Pfadfinderbuches gedachten wir im Jahrgang 1909, Seite 901; es darf als erfreuliches Zeichen betrachtet werden, daß bereits jetzt eine zweite Auflage nötig ward. Wer insbesondere im letzten Sommer um sich schaute, konnte mit Freude feststellen, wie der Drang ins Freie bei unserer Jugend immer mächtiger wird und wie die jungen Burschen in Scharen das Land durchziehen und mit dem, was die Natur ihnen zu bieten vermag, vorlieb nehmen. Ob auch schon wieder einzelne Auswüchse sich geltend machen, bleibe dahin gestellt, im großen und ganzen hat man allen Anlaß, mit dem, was erreicht wurde, zufrieden zu sein, und mit dem Herausgeber hoffen wir, daß das Pfadfinderbuch ein Faktor geworden ist, der nicht mehr in der Frage der Jugenderziehung verschwinden wird. Dem schön ausgestatteten Werk wünschen wir den besten Erfolg.

Militärisches Spielbuch. Bearbeitet auf Grundlage der neuen Turnvorschrift für die Infanterie vom 3. Mai 1910. Im Auftrage des Zentralausschusses herausgegeben von Professor Dr. E. Kohlrausch-Hannover, Oberleutnant der Landwehr a. D., Vorsitzendem des „Technischen Ausschusses", unter Mitwirkung von Keßler, Professor, Vorstand der Königl. Turnlehrerbildungsanstalt in Stuttgart, Vorsitzendem des Turnausschusses der „Deutschen Turnerschaft", Krafft, Major im Füsilier-Regiment Nr. 40 in Rastatt, Philippi, Turnlehrer in Wiesbaden, Raydt, Hofrat, Professor, Studiendirektor der Handelshochschule in Leipzig, Geschäftsführer des Zentralausschusses. — Kleine Schriften des Zentralausschusses zur Förderung der Volks- und Jugendspiele in Deutschland, Band 9. — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. — Mit 28 Abbildungen, 108 Seiten. Kartoniert 1 ℳ.

Althergebrachten strengen Auffassungen zum Trotz ist die Pflege der Bewegungsspiele als ein Bestandteil der militärischen Ausbildung anerkannt worden. Man hat eingesehen, wie sehr diese Spiele neben ihrem Nutzen für die körperliche Gewandtheit

Digitized by Google

die Entschlußfähigkeit und zugleich den kameradschaftlichen Sinn zu fördern geeignet sind und wie die dadurch gebotene Selbsterziehung der Leute untereinander auch für die militärischen Ziele von Bedeutung ist. Nicht zu unterschätzen ist außerdem die Ausbreitung der Bekanntschaft mit diesen Spielen in den Kreisen der männlichen Bevölkerung, weil deren weiterer Betrieb nach dem Abschluß der Dienstzeit die wehrhafte Rüstigkeit zu erhalten und die Leute der Kneipe zu entfremden geeignet ist. Das oben mit seinem vollen Titel bezeichnete kleine Buch gibt Auskunft über die Regeln der Spiele und ihre Hilfsmittel und ist neben anderen ähnlichen Erscheinungen — siehe z. B. Donalies: „Sport und Militär" („Marine-Rundschau" 1911, S. 431) — sehr geeignet, dem angestrebten Zwecke zu dienen.

Im gleichen Verlage mit der neu herausgegebenen „Geographie des Welthandels" von Karl Andree — Heinrich Keller in Frankfurt a. M. — (siehe laufenden Jahrgang S. 1189) erscheint eine Sammlung: **„Angewandte Geographie"**, von der uns eine Reihe von Bändchen vorliegen.

Band 11 der dritten Reihe bildet eine Abhandlung von Hugo Grothe: „Zur Natur und Wirtschaft von Vorderasien", I.: Persien. Es interessiert hierin angesichts der neueren Entwicklung besonders der Abschnitt „Persiens Wirtschaftsleben", der erkennen läßt, daß zwar Rußland und neben ihm England hauptsächlich an dem persischen Handel beteiligt sind, daß aber auch für Deutschland nicht unbeträchtliche Ziffern in Betracht kommen, die noch größer sein würden, wenn nicht erhebliche Warenmengen infolge ihrer Umladung über indische und türkische Häfen diesen Wirtschaftsgebieten zugeschrieben würden. Rußland ist mit Erfolg am Werk, dem englischen Handel mehr und mehr bis dahin fast monopolisierte Gebiete zu entziehen, und so zeigt sich auch hier, daß politische Maßnahmen in der Hauptsache auf wirtschaftliche Ursachen zurückzuführen sind. Eingehend und gründlich sind die Ratschläge für die deutsche Handelswelt, was zu tun sein würde, um in diesem wichtigen Bereich noch festeren Fuß zu fassen, und es ist interessant genug, daß der Verfasser hierzu ganz wesentlich die Erhaltung der staatlichen Hoheitsrechte Persiens mitrechnet.

In der vierten Reihe erscheint als erstes Heft eine Arbeit von Davis Trietsch über Cypern, dessen wirtschaftliche und politische Interessen in Deutschland fast unbekannt sind. Hier sei darauf hingewiesen, daß die im Mittelalter fast eine Million zählende Bevölkerung unter türkischer Herrschaft auf nur 80 000 Köpfe zurückgegangen war, während sie sich unter der seit 1878 eingesetzten englischen Verwaltung der auch weiter dem Türkenreich verbliebenen Insel wieder auf mehr als eine Viertel Million gehoben hat. Das mit einer Reihe instruktiver Abbildungen ausgestattete Büchelchen schildert die Insel in allen ihren wirtschaftlichen Interessen und zeigt, daß zwar schon vieles geschehen ist, manches aber noch zu leisten sein wird, bis es der Regierung gelingt, aus diesem gesegneten Lande „den Garten des Ostens" zu schaffen. Frühere Arbeiten von Trietsch bot das „Levante-Handbuch" (vgl. „Marine-Rundschau", 1909, S. 1176; 1910, S. 1068).

Heft 2 dieser Reihe bildet eine im wesentlichen historische Abhandlung von Hans Rudolphi: „Die Bedeutung der Wasserscheide für den Landverkehr". Sie zeigt uns, wie der menschliche Verkehr in früheren Zeiten mit Vorliebe die einen weiten Umblick gestattenden, weniger dicht bewaldeten und trockenen Höhen der Mittelgebirge aufsuchte, wo weder die Sümpfe noch die Wasserläufe der Niederung zu überwinden waren. Zeugen solcher Wege sind noch jetzt in unserem Vaterlande die Rennsteige, ähnlichen Anschluß suchten zumeist die Römerstraßen, und in den Gebieten niederer Kultur werden bis in die Gegenwart die Plateaus und Hochlande für den Personen- und Trägerverkehr in Anspruch genommen, der hier die Erdrutschungen der Abhänge

Digitized by Google

nicht zu fürchten braucht und eine von der Natur gebahnte, Witterungseinflüssen wenig ausgesetzte Straße findet.

In Heft 3: „Das Wasser im Wirtschaftsleben des Menschen" von Professor Dr. Halbfaß ist neben der allgemeinen Erörterung des Gegenstandes vor allem der Hinweis auf die Bedeutung der „weißen Kohle" von Erheblichkeit, deren Aufspeicherung in wasserhaltenden Dammanschüttungen angesichts der rücksichtslosen Ausnutzung der Steinkohle insbesondere für die an diesen Schätzen so armen Länder, wie Italien und Norwegen, immer größere Bedeutung gewinnen muß.

Die Preise der vorstehend benannten Hefte stellen sich, wie folgt:

Grothe: Persien . . . . . 4,00 *M*,
Trietsch: Cypern . . . . . 4,00 *M*,
Rudolphi: Wasserscheide . . . . . 3,50 *M*,
Halbfaß: Das Wasser . . . . . 3,00 *M*.

Die gut ausgestatteten und haltbar in Leinen gebundenen kleinen Bände bieten jeder für sich eine eingehende Belehrung über den darin behandelten Gegenstand und dürften sämtlich für unseren Leserkreis nicht ohne Interesse sein. Die Sammlung umfaßt in den bisher erschienenen drei Reihen je zwölf Bändchen, deren jedes einen in sich abgeschlossenen, teils mehr geographischen, teils wirtschaftlich interessierenden Gegenstand zur Darstellung bringt.

Aus einem Schiffstagebuch. Zwei Jahre in Japan und China. Von Hans Bachgarten. — Schrinnersche Buchhandlung (C. Mahler) in Pola. — Preis 3 *M*.

Der Verfasser machte an Bord eines österreichischen Kreuzers die Reise nach Japan und China. Da das Schiff als ostasiatischer Stationär längere Zeit in japanischen und chinesischen Häfen weilte, hatte er Zeit und Gelegenheit, Land und Leute zu studieren. Seine Erlebnisse sind in Tagebuchform niedergeschrieben und lesen sich sehr interessant. Jeder, der Gelegenheit hatte, selbst dort zu weilen, wird sich beim Lesen dieser Zeilen mit Vergnügen an die Zeit seines Aufenthalts im Lande der aufgehenden Sonne erinnern. Für Schiffsbüchereien ist das Buch besonders zu empfehlen. **Frk.**

Die Rifpiraten und ihre Heimat. Erste Kunde aus verschlossener Welt. Von Otto C. Artbauer. — Verlag von Strecker & Schröder, Stuttgart. — Preis 4,20 *M*, gebunden 5,40 *M*.

In dem im laufenden Jahrgang S. 818 besprochenen Werke: „Kreuz und quer durch Marokko" lernten wir den Verfasser des obigen Buches als tüchtigen Kenner und objektiven Schilderer des jetzt so sehr in den Mittelpunkt des Interesses gerückten Sultanats an Afrikas Nordküste kennen. Mit dem nunmehr vorliegenden Buche gibt er auf Grund mehrjährigen Aufenthaltes inmitten der Rifinos von deren eigenartigen, von europäischer Kultur noch immer unberührten Lebensverhältnissen Kunde. Wenn er auch ausdrücklich davon absieht, sein Buch mit „aktuellen" Gegenständen auszustatten, so kann es doch nicht ausbleiben, daß er zu den Ereignissen der jüngsten Vergangenheit Stellung nimmt, und angesichts der vortrefflichen Eigenschaften der braunen Bergbewohner ist des Verfassers Meinung von den weißen Eindringlingen, insbesondere von den Spaniern, die seit Jahrhunderten aus ihren traurigen Presidios nicht herauskamen und die Gunst der Verhältnisse in ihrer Überhebung nicht auszunutzen verstanden, nur sehr gering. Daß gleichzeitig spanische Schmuggler die „Ruafa" mit modernen Waffen versorgen, unter denen unsere Mauser besonders beliebt sind, muß angesichts dieser Sachlage als eine herbe Ironie des

Digitized by Google

Schicksals bezeichnet werden. Man tut vielleicht gut, an dem, was der Verfasser von der kriegerischen Tüchtigkeit, von der unbegrenzten Gastfreundschaft und von den sonstigen Tugenden seiner Freunde zu berichten weiß, hier und da einige Skepsis zu üben, trotzdem bleibt des eigenartigen Guten genug übrig, und die Art, wie der Verfasser Land und Leute zu schildern weiß, muß als im höchsten Grade anziehend und fesselnd bezeichnet werden. Auch als Lektüre für unsere Mannschaften wäre das Buch gut geeignet.

Auf großer Fahrt. Das Reisebuch eines Schiffsoffiziers. Von Albert Lévy. Mit 53 Abbildungen. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn in Berlin. — Preis 2 *M*, gebunden 3 *M*.

Als Schiffsoffizier auf verschiedenen deutschen Dampfern fahrend, hat der Verfasser seine Erinnerungen an besonders interessante Reiseepisoden zu Papier gebracht. Er erzählt seine Erlebnisse in fesselnder Weise und vervollständigt sie durch zahlreiche gut gelungene Aufnahmen. Das Buch eignet sich für Schiffsbüchereien. Frk.

Himmelsbeobachtung mit bloßem Auge. Von Franz Rusch, Oberlehrer am Königl. Realgymnasium in Goldap. (Band V von Schmids Naturwissenschaftlicher Bibliothek.) Mit 30 Figuren und einer Sternkarte als Doppeltafel. — Verlag B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. — Preis 3,50 *M*.

Der Inhalt des Bändchens leitet zu eigenem Beobachten an und zeigt, wie wertvolle Ergebnisse mit bloßem Auge dem Himmel abzugewinnen sind. Der Leser bekommt einen Einblick in die Zeit- und Ortsbestimmung, erfährt, wie man Farbe und Helligkeit der Sterne und ihre Veränderlichkeit beobachten kann, lernt den täglichen und jährlichen Lauf der Himmelskörper messend verfolgen und gewinnt einen allgemeinen Überblick über den Aufbau des Sonnensystems. Ein besonderer Abschnitt beschäftigt sich mit der gewöhnlichen photographischen Kamera und ihrer Anwendung zur Himmelsbeobachtung. Jeder Freund der Himmelskunde, auch wenn er nicht mathematisch geschult ist, wird beim Lesen des Buches viel lernen. Frk.

Die Theorie der modernen optischen Instrumente. Von A. Gleichen. — Stuttgart 1911. Ferdinand Enke. — Preis geheftet 10,80 *M*.

Das Buch besteht aus einem allgemeinen Teil, der die Gesetze der geometrischen Optik, und einem speziellen, der ihre Anwendung auf eine Anzahl von Instrumenten behandelt. Aus dem letzteren Teil seien einige Kapitel, die für Marinezwecke von besonderem Interesse sind, nachstehend hervorgehoben. Er beginnt mit der Anwendung der gewonnenen Erkenntnisse auf das Auge als optisches Instrument (6. Kapitel). Im 7. Kapitel werden die Resultate des 6. auf Instrumente zu visuellem Gebrauch angewendet und die allgemeinen Gesetze der Helligkeit und Vergrößerung gewonnen. Hierauf sind Lupe und Fernrohr in besonderen Kapiteln behandelt (8. und 9). Bei den Fernrohren werden die Prismenfernrohre einschließlich ihrer neueren Entwicklung und ihrer Anwendung als Richtmittel (Zielfernrohr, Panoramafernrohr) ausführlich besprochen. Das 10. Kapitel beschäftigt sich mit der Besonderheit des beidäugigen Sehens, der stereoskopischen Wirkung. Das 11. Kapitel setzt die Grundlagen und die Ausführung der Entfernungsmesser auseinander, unter Beschränkung auf den praktisch wichtigsten Typ, nämlich diejenigen, die die Basis im Instrument enthalten. Insbesondere werden die physiologische Grenze ihrer Leistung und die Methoden zur Berichtigung dieser Instrumente, von denen eine so außerordentliche Präzision verlangt wird, u. a. die jüngsten Fortschritte der „Innenjustierung" erläutert. Das 14. Kapitel behandelt die photographischen Objektive einschließlich der Teleobjektive; das 15. Kapitel die Brillen, speziell deren neueste Entwicklung.

Digitized by Google

Das Buch geht gerade auf die in schneller Veränderung begriffenen Gebiete des optischen Instrumentenbaus mit besonderer Ausführlichkeit ein. Hierzu war der Verfasser vielfach genötigt, sich eng an die Mitteilungen optischer Werkstätten anzuschließen, so daß die Darstellung an einigen Stellen in eine Reihe von Sonderbeiträgen aufgelöst erscheint. Anderseits hat sein Verfahren den Vorzug der Objektivität, und das Buch als Ganzes dürfte das einzige sein, das die neuesten Fortschritte dieses Gebietes zusammenfaßt.

Dr. Paul Rohrbachs Buch: **Deutschland unter den Weltvölkern** besprachen wir bei seinem ersten Erscheinen im Jahrgang 1904, S. 112, jetzt liegt es im achten bis zehnten Tausend in wesentlich erweitertem Umfange und mannigfacher Umarbeitung wiederum vor uns. Bei der ersten Besprechung wiesen wir auf die Wahrscheinlichkeit hin, daß möglicherweise nach 10 Jahren die Entwicklung uns die Welt unter sehr verändertem Gesichtswinkel zeigen werde. Diese Vorhersage möchten wir schon heute unter vielen Beziehungen als zutreffend erachten, um so mehr aber müssen wir von einer eingehenderen Stellungnahme zu Rohrbachs Arbeit absehen und uns darauf beschränken, auf das Neuerscheinen seines wichtigen und interessanten Buches hinzuweisen.

In der Sammlung **„Aus Natur und Geisteswelt"** erscheinen in zweiter Auflage die Abhandlungen von F. Frech: „Aus der Vorzeit der Erde", und zwar zunächst Heft 1: „Vulkane einst und jetzt", sodann Heft 5: „Steinkohle, Wüsten und Klima der Vorzeit" und Heft 6: „Gletscher einst und jetzt". Es gehören zu dem Thema noch weiter: Heft 2: „Gebirgsbau und Erdbeben", Heft 3: „Die Arbeit des fließenden Wassers" und Heft 4: „Die Arbeit des Ozeans und die chemische Tätigkeit des Wassers im allgemeinen". Mit ihren zahlreichen Abbildungen erfordert die anziehende Darstellung keine zu große Anspannung des Lesers, und wir möchten gerade diese Hefte der Aufmerksamkeit unserer Büchereiverwalter anempfehlen, da insbesondere unter den Kapitulanten sicher Leute vorhanden sind, die an Schilderungen dieser Art Gefallen finden und das Bestreben haben, ihre Mußestunden zur Erweiterung ihrer allgemeinen Bildung auszunutzen. Abgesehen davon würden die Abhandlungen des Professors Frech auch ein gutes Hausbuch bilden und bei dem billigen Preise der Teubnerschen Sammlung auch für einen bescheideneren Geldbeutel erschwinglich sein.

Die Laufbahn des Militäranwärters bei der indirekten Steuerverwaltung. Herausgegeben von der Schriftleitung der Zeitschrift „Der Militäranwärter" (S. Gerstmanns Verlag, Berlin W 10, Lützow-Ufer 5). — Preis 1,25 *M*.

Die Schriftleitung der Zeitschrift „Der Militäranwärter" behandelt in Sonderschriften die verschiedenen Anstellungsgebiete, die dem Militäranwärter zugänglich sind, die gestellten Anforderungen und die vorhandenen Aussichten. Besondere Aufmerksamkeit wird hierbei den für das Examen bestehenden Vorschriften zugewendet. Die obige, diesem Arbeitsgebiet angehörende kleine Schrift sei der Beachtung der Militäranwärter anempfohlen.

Schwimmunterricht in städtischen Schulen. Von Morstein Marx, Volksschullehrer in Hamburg. Mit 48 Abbildungen im Text (VIII und 248 Seiten), 8°. — 1911, Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. — Preis kart. 2,80 *M*.

Der Referent lernte einst das Schwimmen auf der Militärschwimmanstalt seiner Heimat bei den etwas rauhen Herren Unteroffizieren, die später bei Schweinschädel und Weißenburg ihre Schuldigkeit taten. Noch heute gehören die dort ver-

Digitized by Google

lebten Stunden und Tage zu seinen fröhlichsten Erinnerungen, und herzlich bedauert er die Kinder der Großstadt, die, wenn überhaupt, allenfalls in gemauerten und überdachten Bassins Gelegenheit finden, die Schwimmkunst zu üben. Damals wollten unsere Lehrer von der allerdings oft weitausgedehnten Ablenkung draußen auf dem Wasser nicht recht etwas wissen, um so höher ist es einzuschätzen, daß heute die Schule begriffen hat, daß ihr nicht nur die geistige Fortbildung, sondern auch die körperliche Entwicklung der Kinder anvertraut und daß diese mindestens ebenso wichtig ist. Morsteins mit Abbildungen reichlich ausgestattetes Buch umfaßt den Schwimmunterricht in all seinen Phasen, ebenso den Rettungsdienst und die Wiederbelebungsversuche, und wir stehen nicht an, diese literarische Erscheinung freudig zu begrüßen und ihr den besten Erfolg zu wünschen.

Naturwissenschaftliche Bibliothek für Jugend und Volk. Herausgegeben von Konrad Höller und Georg Ulmer. „Seelotsen-, Leucht- und Rettungswesen". Ein Beitrag zur Charakteristik der Nordsee und Niederelbe. Von Dr. phil. F. Dammeyer. Mit 106 Lichtbildern, Zeichnungen und 2 Karten. — Leipzig, Verlag von Quelle & Meyer. — Preis 1,50 *M*.

In seiner kurzen Vorrede beschränkt sich der Herausgeber auf nachstehenden Satz: „Ein Stückchen pflichtergebener Berufstreue und aufopfernder Nächstenliebe zu Lieb' und Ehren unseres Vaterlandes und besonders meiner Vaterstadt Hamburg zu schildern", das sei Aufgabe und Zweck des vorliegenden Büchleins. Wir wüßten nicht, was, unter Hinweis auf den Titel, dem noch hinzuzufügen wäre, indem wir zugleich die sehr hübsche kleine Schrift zur Anschaffung für Mannschafts- und Schülerbibliotheken bestens anempfehlen.

Die Weltgeschichte in mnemonischen Reimen (Gedächtniskunst). Von Freiherr Fritz v. Holzhausen. — Gesetzverlag L. Schwarz & Comp., Berlin S 14, Dresdener Straße 80. — Preis 0,60 *M*.

Zu den unangenehmsten Schulerinnerungen gehört gewiß bei einem jeden von uns die Wichtigkeit, die einst dem Auswendiglernen von Geschichtszahlen beigemessen wurde. Wir glaubten eigentlich, daß es sich hier um einen überwundenen Standpunkt handelt. Wenn dies nicht der Fall ist, so erscheint jedenfalls das obige Büchlein, das überdies die Buchstaben der einzelnen Verschen zu den Ziffern der Jahreszahlen in gewisse Beziehungen setzt, als dankenswertes Hilfsmittel.

Niku-Dan, Menschenopfer. Tagebuch eines japanischen Offiziers während der Belagerung von Port Arthur. Von Tadayoshi Sakurai, Hauptmann in der japanischen Armee. Übersetzt von A. Schinzinger, Major a. D. — Bielefelds Verlag in Freiburg (Baden). — Preis 3,50 *M*, gebunden 4 *M*.

Die Kriegsliteratur hat in letzter Zeit viel über den russisch-japanischen Krieg gebracht, meistens aber nur allgemeine Darstellungen über die harten und blutigen Kämpfe. Hier lesen wir aus dem Tagebuch eines japanischen Mitkämpfers Einzelheiten der mörderischen Kämpfe um Port Arthur und gewinnen einen Einblick in den wahren Geist und das Gefühl des japanischen Kriegers, der in heißer, hingebender Liebe zum Vaterlande mit unerschütterlichem Mut dem sichern Tode entgegengeht. Hauptmann Sakurai, der selbst beim Angriff und Sturm auf Port Arthur schwer verwundet wurde, schildert in beredter Weise die furchtbaren, unzählige Menschenopfer fordernden Einzelgefechte der Belagerung und entrollt dem Leser ein Bild des Krieges, wie es blutiger nicht gedacht werden kann. Das Buch ist von Anfang bis zu Ende spannend geschrieben und wird in unserem Leserkreise verdiente Beachtung finden. **Frk.**

Digitized by Google

Liebermann v. Sonnenberg: **Kriegserinnerungen 1870/71.** — J. F. Lehmanns Verlag, München 1911. — Preis 5 ℳ, gebunden 6 ℳ, Soldaten-Ausgabe 3 ℳ.

Ein rauher Kämpe, den wir bisher nur von einem anderen Schlachtfelde her kannten, gibt jetzt nach 41 Jahren und doch im richtigen Zeitpunkte ein Buch heraus, das man nur mit der größten Freude bis zu Ende lesen kann. „Aus der Glückszeit meines Lebens", so ergänzt der inzwischen leider zur großen Armee abberufene Herr Verfasser den Titel, und er kennzeichnet damit, wie er die Erfüllung der Pflicht fürs Vaterland auffaßte und wie auch in den schwersten Stunden die ideale Seite dieser Pflichterfüllung bei ihm im Vordergrunde stand. Am 14. August schwerverwundet, meldete sich Leutnant Liebermann schon am 3. September wieder beim Regiment, einzig beklagend, daß er zwei Gefechte versäumt hatte. Er sollte bei Amiens und an der Hallue reichlich Gelegenheit haben, das Versäumte nachzuholen, und in die Heimat kehrte er erst zurück, nachdem er auf lange Monate der Okkupationsarmee angehört und die Greuel des Kommuneaufstandes mit hatte ansehen müssen. Wir wissen nicht, welchen Widerhall der Mobilmachungsbefehl heute bei den Reservisten finden würde, deshalb ist es, insbesondere wenn man jene Tage miterlebte, ein Genuß, sich in die Begeisterung von damals zurückzuversetzen, die doch nicht einen Augenblick den grimmigen Ernst vergessen ließ. Uns bedünkt die Herausgabe dieses Buches eine hocherfreuliche Tat, jedem Vaterlandsfreunde wird es einen reinen Genuß bereiten, den Besserwissern wird es zu denken geben. Möchte insbesondere die „Soldaten-Ausgabe" durch die Mannschaftsbüchereien in recht viele Hände kommen.

Oberlehrer Dr. H. Beythien — Mitglied des Vereins abstinenter Philologen, Wandsbek, Löwenstraße 22 — bringt die **Rede** in Vertrieb, in der Seine Majestät der Kaiser anläßlich der Einweihung der Marineschule in Mürwik die Seekadetten und Fähnriche auf die Gefahren des Alkoholmißbrauches für ihren Beruf hinwies. Er bietet die Rede in der Form eines für Mannschaftszimmer und Versammlungsräume geeigneten Aushanges an und hat bisher den Erfolg zu verzeichnen, daß 140 Truppenteile dieses Blatt teils zu dem beabsichtigten Zweck und zum Teil sogar zur Abgabe an die einzelnen Leute in größerer oder geringerer Zahl beschafft haben. Oberlehrer Beythien hat nunmehr auch die Marineteile zur Beschaffung der Rede aufgefordert, und wir entsprechen gern seiner Bitte, auch an dieser Stelle auf sein patriotisches Unternehmen hinzuweisen. Zur Bestreitung der Selbstkosten ist die Erhebung eines geringen Geldbetrages notwendig.

Velten, C.: **Taschen-Wörterbuch der Suaheli-Sprache.** Suaheli-Deutsch und Deutsch-Suaheli nebst einer Skizze der Suaheli-Grammatik. — Berlin 1911. Selbstverlag des Verfassers, Berlin NW., Brücken-Allee 35.

Dies Taschenwörterbuch von dem rühmlichst bekannten Professor des Suaheli am Orientalischen Seminar hilft einem langempfundenen Bedürfnis ab, um so mehr, als der II. Teil, Deutsch-Suaheli, des großen Suaheli-Wörterbuches desselben Verfassers erst in einigen Jahren erscheinen wird. Die vorgedruckte kurze Grammatik gewährt auch demjenigen, der das Suaheli nicht kennt, die Möglichkeit, sich allein mit Hilfe dieses Büchelchens mit den Eingeborenen zu verständigen. Da das Suaheli nicht nur in Deutsch-Ostafrika, sondern auch längs eines großen Teils der nichtdeutschen ostafrikanischen Küste die allgemein verstandene Verkehrssprache ist, wird jeder Seemann, den sein Kurs in jene Gegenden führt, sei er von der Kaiserlichen oder von der Handelsmarine, aus dem handlichen Werkchen zweifellos großen Nutzen ziehen. K.

Digitized by Google

Fremdwörter und Abkürzungen in der Amtssprache der Behörden. Von W. Bruchhausen. — Verlag der Liebelschen Buchhandlung. Berlin 1911. — Preis 0,50 *M*.

Auf Fremdwörter wird der dienstliche Verkehr einstweilen wohl schwerlich ganz verzichten können; für manches uns in langem Gebrauch geläufig gewordene Wort wird man kaum eine allen zusagende und den ganzen Begriff erschöpfende Verdeutschung finden. Gleichwohl ist das hier gebotene Hilfsmittel, das für das Fremdwort überall eine geeignete Übertragung bietet, sehr willkommen, und es wird dazu beitragen, die unserem Amtsstil noch immer anhaftenden Schwerfälligkeiten und unbegründeten Besonderheiten abzuschleifen.

Die Cobra. Südafrikanische Erzählungen. Von Professor Dr. Carl Dove. — Verlag von Hapke & Schmidt in Berlin W 8. — Preis 1,50 *M*.

Es sind vier Dichtungen, die hier von dem bei der Besiedelung von Südwestafrika mit tätig gewesenen Verfasser als Südafrikanische Erzählungen dem Leser geboten werden. Der Grundton derselben ist durchweg ernst gestimmt. Kolonialfreunde werden die kleinen Geschichten mit Interesse lesen. **Frk.**

Mit der Hochseeflotte nach Norwegen. Von Fritz Huintjes. — Wilhelmshaven 1911. Gebrüder Ladewigs. — Preis 0,75 *M*.

In dem vorliegenden kleinen Heft schildert ein Angehöriger des Mannschaftsstandes in frischer und lebhafter Darstellung die Eindrücke, die er während der Fahrt der Hochseeflotte nach Norwegen im Juli und August 1910 empfangen hat. Sowohl die Schilderung der Manöver während der Fahrt, als auch die Wiedergabe der Erlebnisse in den verschiedenen Hafenplätzen zeigen von guter Beobachtungsgabe und vielfach von frischem Humor.

Jeder, der eine solche Fahrt mitgemacht hat, wird gerne an der Hand des Heftchens das Erlebte nochmals an seinem Auge vorüberziehen lassen; es wird sich daher namentlich für Marinebüchereien eignen. **H.**

Die marokkanische Gefahr. Von Em Be. — Bruno Volger, Verlagsbuchhandlung, Leipzig-Gohlis. — Preis 0,80 *M*.

Die in den letzten Monaten in der deutschen Presse vielfach erörterte Frage einer farbigen Kolonialarmee, die Frankreich in der Folge auch für den europäischen Kriegsschauplatz aufzustellen in der Lage sein würde, wird in der vorbenannten kleinen Schrift nach dem Vorbild des „Seestern 1906" erörtert. Das Schriftchen dürfte eines zahlreichen Leserkreises sicher sein.

Großdeutschland, die Arbeit des 20. Jahrhunderts. Von Richard Tannenberg. Mit statistischen Tafeln und Karten. — Bruno Volger, Verlagsbuchhandlung, Leipzig-Gohlis. — Preis 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Der Verfasser betrachtet die Entwicklung, die nach seiner Meinung das deutsche Volk im Verlaufe der nächsten 40 Jahre nehmen wird. Umgeben von Staatsgebilden, die teils innerlich unhaltbar, teils in unheilbarer Schwäche befangen sind, sieht sich das deutsche Volk durch seine immer noch fortwachsende starke Zunahme genötigt, für sein wirtschaftliches und politisches Gedeihen eine neue Grundlage zu schaffen. Dies geschieht, indem es sich mit Frankreich und Rußland im Waffengange, mit England und dem Hause Habsburg vertraglich auseinandersetzt. Die Kriegsentschädigung der Besiegten bietet das Betriebskapital für das neu begründete, mit England die Welt umspannende Großdeutschland, eine Milliarde davon bekommt

Digitized by Google

beispielsweise die Ansiedlungskommission zum endgültigen Auskauf der polnisch Sprechenden im östlichen Deutschland. — Wie man sieht, ist die Phantasie des Verfassers um Auswege zur Lösung der gordischen Knoten der Weltgeschichte nicht verlegen, immerhin ist sein Buch, das manches Wahre mit sehr deutlichen Worten ausspricht, nicht uninteressant, und wir hielten uns verpflichtet, die Aufmerksamkeit unserer Leser darauf hinzuweisen.

Vom **Hamburgischen Kolonial-Institut** wurde uns das Verzeichnis der Wintervorlesungen für 1911/12 vorgelegt, aus dem man einen sehr guten Einblick in den weiten Umfang der von dem Institut gepflegten Wissensgebieten gewinnt. Das Verzeichnis ist zum Preise von 50 Pfennig in der Staatsdruckerei von Lütcke & Wulff in Hamburg käuflich.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Castex: Les idées militaires de la marine du XVIII. siècle. De Ruyter à Suffren. Paris 1911. L. Fournier. 8,00 *M*.

* Eardley-Wilmot, Sir, S.: Our navy for a thousand years. 4. Edition. London 1911. Sampson Low & Co. 7 s 6 d.

* Delbrück, J.: Totenvolk. Legende von den dänischen Inseln. München-Leipzig 1911. G. Haist. 3,50 *M*.

* Handbuch für die deutsche Handelsmarine auf das Jahr 1911. Berlin 1911. G. Reimer. 9,00 *M*.

* Huintjes, F.: Mit der Hochseeflotte nach Norwegen. Wilhelmshaven 1911. Gebr. Ladewig. 0,75 *M*.

* Melville-Davison, W.: Some new and interesting points in ship's hygiene. Bristol 1911. J. Wright & Sons. 4 s.

* Nixon, W. C.: The care, operation and management of the Parsons marine steam turbine. — Annapolis 1911. U. S. Naval Academy. 13,50 *M*.

* Rules and regulations for the construction and classification of steel vessels. London 1911. 6,50 *M*.

* Schecher, Dr. K. L.: Verkehrslehre der Binnenschiffahrt. Halle a. S. 1911. W. Knapp. 4,00 *M*.

Scholls Führer des Maschinisten. 12. Auflage. Braunschweig 1911. 28,00 *M*.

Werner, R. v.: Auf fernen Meeren. Berlin 1911. H. Paetel. 1,75 *M*.

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau-Kessel.

Le cuirassé rapide »New Zealand«.	Y., 19. 8. 11.
Curtis turbines for the United States destroyers »Sterrett« and »Perkins«.	Eg., 18. 8. 11.
Die Probefahrtsergebnisse der „Danton"-Klasse.	Die Turbine, 20. 8. 11.
Der Werdegang eines Levante-Dampfers.	Deutsche Levante-Zeitung, 20. 8. 11.
Eine einfache Methode zur Bestimmung des Dampfverbrauchs von Dampfturbinen.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 20., 30. 8. 11.
Die ersten Kriegschiffe mit Verbrennungsmotoren.	D. F., 1911, Nr. 9.
Über die Zerstörung von Kondensatorrohren auf Schiffen.	S., Nr. 22, 23. 8. 11.
Entwicklung des Handelsschiffbaues in Japan.	Ebenda u. Nr. 23, 13. 9. 11.
Längsschotte als Scherverband eines Schiffes und ihr Einfluß auf den Bau der Außenhaut.	Ebenda.
Kleines Flußkanonenboot mit Motorenantrieb.	Das Motorboot, 1911, Nr. 18.
The rational application of turbines to the propulsion of warships.	M. E., August 1911.
Moderne Wasserrohrkessel.	Zeitschr. für Dampfkessel, 1., 8., 15. 9. 11.
H. M. S. »Orion« and the U. S. S. »Florida«.	Marine Engineer, September 1911.
Gas-coal and oil-engined vessels.	Ebenda.
The Spanish gunboat »Recalde«.	Eg., 1. 9. 11.
Über turbo-elektrische Propellerantriebe.	Die Turbine, 5. 9. 11.
Die Verwendung von Diesel-Motoren für Handels- und Kriegschiffe.	Gasmotorentechnik, 11. Jahrg., Nr. 6.
Electric drives for screw propellers.	Electrician, 8. 9. 11.
Der Einfluß des Sprunges auf die Seefähigkeit von Schiffen und die wirtschaftlichen Vorteile sprungloser Schiffe.	S., Nr. 23, 13. 9. 11.
Betrachtungen über die Beanspruchungen der Schiffe im Seegang.	Ebenda.
Schiffsmaschinenmontierung.	M. S., 1911, Nr. 9.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

La conduite du tir dans la marine des États-Unis.	Y., 19. 8. 11.
Ausbrennungen und Hitzerisse in amerikanischen Geschützrohren.	A. M., August 1911.
Zersprungene Geschützrohre und rauchloses Pulver.	Ebenda.
Über die trockene Denitrierung der Pulver B unter dem Einfluß erhöhter Temperaturen.	Z. S. u. S., 15. 8., 1. 9. 11.
Über Zündsatzfabrikation.	Ebenda, 15. 8. 11.
»San Marcos« firings.	I. U. S. A., Juli/August 1911; D. F., 1911, Nr. 9.
Tripeltürme.	U., 1911, Nr. 12.
Über Kaliberseigerungen.	St., August 1911.
La concentration du tir.	M. d. F., 1911, Nr. 35.

Digitized by Google

American gunnery.	A. N. G., 2. 9. 11.
H. M. S. »Orion« and her 13,5 inch guns.	Eg., 1. 9. 11; E., 1. 9. 11.
Über Zeitbestimmungen in der Ballistik.	Z. S. u. S., 1. 9. 11.
Über das Schießen der Schiffsgeschütze.	J. A. M., September 1911.
Naval guns. From the »Warrior« to the »Orion«.	N. M. R., 13. 9. 11.
Über Geschützerosion.	M. S., 1911, Nr. 9.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

The Laubeuf submersible boat.	Eg., 18. 8. 11.
L'accroissement des dimensions des sous-marins.	Navigazette, 24. 8. 11.
Exercises de torpilleurs.	M. d. F., 1911, Nr. 34.
British and German torpedo craft.	E., 8. 9. 11.
Die Torpedowaffe und ihr Einfluß auf den Kriegsschiffbau.	Prometheus, Nr. 1142.

Küstenverteidigung, Landungen.

Die dalmatinischen Landungsmanöver 1911.	D. A., 31. 8. 11.

Marine- und militärische Fragen.

Some naval contrasts.	A. N. G., 19. 8. 11.
Marine de guerre et défense nationale.	L. M., August 1911.
Valeur comparée des nouveaux cuirassés à tourelles triples.	La Vie Maritime, 10. 8. 11.
The selection and defense of naval bases.	J. U. S. A., Juli/August 1911.
Große Kreuzer.	D. F., 1911, Nr. 9.
The empire and its defence.	N. M. R., 23. 8. 11.
Reconstructing the Russian fleet.	Ebenda.
La crise de l'avancement. Les retraites en France et en Angleterre.	La Vie Maritime, 25. 8. 11.
Répartition des forces navales.	Ebenda.
Commerce and coast fortresses in war time.	J. U. S. I., August 1911.
Englands heimische Seestreitkräfte.	I. R. A. F., September 1911.
Der Ausbau der amerikanischen Flotte.	Ebenda.
La revue navale du 4 septembre.	M. d. F., 1911, Nr. 35, 36; Y., 2., 9. 9. 11; La Vie Maritime, 10. 9. 11.
The navy: ordres in council.	A. N. G., 2. 9. 11.
The naval airship.	Marine Engineer, September 1911.
Heavy ships and narrow waters.	U. S. M., September 1911.
The struggle for sea power. The navy of France in the past and to-day.	Ebenda.
Der Überfall zur See als Beginn der militärischen Operationen.	M. Sb., 1911, Nr. 5.
Was für eine Panzerflotte brauchen wir?	Ebenda.
Die Gegenwart und die Zukunft der japanischen Flotte.	Ebenda.
Les états-majors permanents.	Y., 9. 9. 11.
Aeronautik.	T. f. S., September 1911.
Aviation and the navy.	N. L. J., September 1911.

Digitized by Google

Naval training. Specialist officers and their duties.	N. M. R., 13. 9. 11.
Battle fleet formation.	Ebenda.
Das Fahren in Gegenkursen behufs Vornahme von Schießübungen.	M. S., 1911, Nr. 9.
Entwicklung einer Marineluftfahrt in Frankreich.	D. O., 14. 9. 11.
Les manoeuvres navales.	M. d. F., 1911, Nr. 37.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

La politica degli stretti.	Ri. M., Juli/August 1911.
The strategical and political value of the navigable waterways of India.	J. U. S. I., August 1911.
Le programm navale.	Navigazette, 31. 8. 11.
The naval agreement.	U. S. M., September 1911.
La politique internationale et les armements actuels.	R. M., Juli 1911.
Contre la mégalomanie navale.	M. F., August 1911.
Nations and Navies. I. Their growth.	N. M. R., 13. 9. 11.
Le budget de 1912.	M. d. F., 1911, Nr. 37.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Shipbuilding works at la Seyne.	E., 25. 8. 11.
Eine deutsche Schiffswerft für Fluß- und Binnenschiffahrt in Cosel bei Breslau.	Handel und Industrie, 12. 8. 11.
Zur Geschichte des Nord—Ostsee-Kanals.	H., 1911, Nr. 36.
Dock construction at Liverpool.	S. W., 19. 7. 11.
Die Zuidersee-Frage.	Beton und Eisen, 1911, Nr. 15.

Sanitätswesen.

Surgical and medical aid and hygiene at sea. Infection and disinfection.	Nautical Magazine, September 1911.
Die Tuberkulose in den Armeen.	Der Militärarzt, 1911, Nr. 17.

Verwaltungsangelegenheiten.

Étude sur l'organisation administrative des arsenaux maritimes.	M. F., August 1911.

Rechtsfragen.

Le droit de la guerre navale.	L. M., August 1911.
Changements proposés en droit des prises maritimes.	Revue de droit international, 1911, Nr. 4.

Kolonialfragen.

Motorschiffahrt in den tropischen Kolonien.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, August 1911.
Zur Geschichte der französischen Kolonialpolitik.	Die Hilfe, 1911, Nr. 35.
Die Karolinen.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 37.
Die Besserungssiedlung an der Chra — Schutzgebiet Togo.	Koloniale Rundschau, 1911, Nr. 9.
Stand und Aussichten unserer Kolonialunternehmungen.	Ebenda.

Digitized by Google

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Le yawl auxiliaire américain »Sea-Bird«.	Y., 19. 8. 11.
Le public et les régates.	Ebenda.
Zur Theorie des Segelns.	D. Y., 25. 8., 8. 9. 11.
La semaine de Cowes.	Y., 2., 9. 9. 11.
Die amerikanische Sonderklassenyacht „Bibelot".	Wassersport, 7. 9. 11; D. Y., 8. 9. 11.
Statistisches von der Berliner Herbstwoche 1911.	Wassersport, 14. 9. 11.
Rückblick auf die Segelsaison 1911.	D. Y., 15. 9. 11.

Geschichtliches.

Meutereien — Frankreich.	U., 1911, Nr. 12.
Das römische Kriegswesen.	Ebenda.
Armada und Nördlingen. Ein Beitrag zur Geschichte der spanischen Weltmacht.	M. W., 1911, Nr. 102, 108, 109, 110, 112.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Die deutschen Kabel.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, August 1911.
Recent developments in radio-telegraphy.	Electrician, 8. 9. 11.
Ein Dämpfungsmesser für die Praxis der drahtlosen Telegraphie.	Physikal. Zeitschr., 1911, Nr. 18.
Verbesserungen im Radiotelegraphensystem Bellini-Tosi mit gerichteten Wellen.	Prometheus, Nr. 1142.
Über einige Versuche mit Radiotelegraphie auf große Entfernungen.	Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie, Band 5, Seite 75.

Nautische Fragen.

È possibile compensare stabilmente una bussola magnetica?	Ri. M., Juli/August 1911.
Boussole et Gyrocompas.	Navigazette, 24. 8. 11.
Kompaß mit unmittelbarer genauer Angabe der Nordrichtung.	M. W., 1911, Nr. 108.
Der Kreiselkompaß.	Elektrotechn. Zeitschr., 1911, Nr. 34, 35.
Zur Mechanik der Böen.	Meteorologische Zeitschr. 1911, Nr. 8.
Kompasinddeling, Kursangivelser.	T. f. S., September 1911.
Lösung des Zweihöhenproblems in der Karte.	A. H., 1911, Nr. 9.
Sterndistanz-Tafel.	Ebenda.
Seekarten.	Sf., 1911, Nr. 18.
Theorie des Kreiselkompasses.	H., 1911, Nr. 37.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Un projet de réorganisation des services de la marine marchande.	L. M., August 1911.
Jahresbericht für die Rhein-Schiffahrt.	Zentralbl. d. Bauverwalt., 1911, Nr. 73.
Österreich-ungarische Binnenschiffahrt.	Das Schiff, 15. 9. 11.

Handels- und Verkehrswesen.

Der Handel von Tsingtau 1910.	O. L., Handelsnachrichten, 14. 7. 11.
Die wirtschaftliche Bedeutung der deutschen See-	Deutsche Levante-Zeitung, 20. 8. 11.
Welthandel. [häfen.	Export, 17. 8. 11.

Digitized by Google

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

L'accident du »San Giorgio«.	Y., 26. 8. 11; La Vie Maritime, 25. 8. 11; E., 25. 8. 11.
Motorrettungsboote in Großbritannien.	Das Motorboot, 1911, Nr. 18.
The motor in the lifeboat service.	Nautical Magazine, September 1911.
The mystery of the »Maine«.	S. A., 2. 9. 11; M. S., 1911, Nr. 9.
Om bjergningen af den i Køge Bugt sunkne damper »Helene« af København.	T. f. S., September 1911.

Verschiedenes.

Die Festlandsküste der Nordsee vor 2200 Jahren.	U., 1911, Nr. 12.
Die Kohlenversorgung auf dem Geschwader des Admirals Rojestwenski.	Ebenda.

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seeweſens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffweſen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.

Digitized by Google

Nachruf!

Am 24. d. Mts. verstarb im Sanatorium Weiler, Westend-Berlin, der

Kaiserliche Kapitän zur See a. D.

Maximilian Caesar.

Im Jahre 1880 in die Kaiserliche Marine eingestellt, gehörte er dieser bis zum Jahre 1908, zuletzt als Inspekteur der Marinedepot-Inspektion an.

Das Seeoffizierkorps verliert in dem Dahingeschiedenen einen Offizier, der sich in allen Stellungen bewährt und im Kameradenkreise durch seine Gesinnung und belebenden Einfluß sich allgemeiner Beliebtheit erfreute, so daß ihm ein dauerndes Andenken gesichert ist.

Wilhelmshaven, den 26. September 1911.

Graf v. Baudissin,
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Nachruf!

In der Nacht vom 8. zum 9. September entschlief in Davosplatz der

Kaiserliche Korvettenkapitän a. D.

Adolf Goette.

Am 15. April 1887 eingetreten, hat er bis 30. September 1904 fast ununterbrochen an Bord von Schiffen Dienst getan, zuletzt als Erster Offizier S. M. S. »Pelikan«. Er schied am 20. November 1905 aus der Marine.

Die Marine verliert in ihm einen treuen, hochgeschätzten Kameraden. Er hat sich in allen Stellungen durch Zuverlässigkeit und Pflichttreue ausgezeichnet. Seine Dienste sichern ihm ein dauerndes, ehrenvolles Andenken.

Schröder,
Admiral, Chef der Marinestation der Ostsee.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

Adalbert, Prinz von Preußen

geb. 29. Oktober 1811
gest. 6. Juni 1873

Digitized by Google

Zum hundertsten Geburtstag des Prinzen Adalbert von Preußen.*)

(Geboren am 29. Oktober 1811.)

Das erfolgreiche Wirken des Prinzen Adalbert liegt mehr als ein halbes Jahrhundert hinter dem heutigen Geschlecht zurück; darum ist es schwer, noch sichtbare Spuren seiner Tatkraft etwa in Einzelheiten des Marinebetriebs nachzuweisen. Zweifellos gelten noch manche Verordnungen und Bräuche, besonders im Dienst an Bord, die von ihm stammen; auch viele noch übliche oder doch bekannte Fachausdrücke sind auf des Prinzen Eigenart zurückzuführen. Wichtiger aber als solche Äußerlichkeiten ist das heute noch in der Marine zu spürende Weiterwirken seines seemännisch-kriegerischen Geistes, seines geraden, offenen, schlichten und bescheidenen Charakters und seiner vorzüglichen Fachkenntnisse in allen Marinefragen. Prinz Adalbert ist der geistige Vater des preußisch-deutschen Seeoffizierkorps; unwillkürlich und unwägbar hat er seine Charaktereigenschaften auf die Marine übertragen. Deshalb darf man wohl behaupten, daß kraft stetiger Fortpflanzung und Weiterentwicklung seiner Erziehungsgrundsätze immer noch der Geist des Prinzadmirals im jüngsten und modernsten Leutnant zur See weiterlebt. Freilich je nach Individualität in dem einen mehr, in dem anderen weniger. Aber das Integral aus den Charaktereigenschaften des gesamten Seeoffizierkorps läßt heute noch die starke Persönlichkeit des Prinzen Adalbert durchschimmern und nachfühlen.

Der langjährige Chef des Stabes und spätere Biograph des Prinzen, Vizeadmiral Batsch, sagt über das Lebenswerk des Schöpfers der preußisch-deutschen Marine: „Alles in allem genommen ist es kein mit Rosen bestreuter Pfad gewesen, den dieser Hohenzoller zu wandeln hatte; und doch war er voll des Dankes, daß er das Gelingen eines Werkes erlebt hat, dessen Vollbringen ihm die besten Tage des

*) Hierzu ein Dreifarbendruck nach einem von Herrn Emanuel Mai, Berlin, Wilhelmstraße 52, gütigst zur Verfügung gestellten Ölgemälde.

Digitized by Google

Mannesalters in ein langdauerndes Gemisch von unerfüllten Hoffnungen und bitteren Täuschungen verwandeln sollte."

„Sein Dasein war ein solches voll rastloser, mühe- und sorgenvoller Arbeit, oftmals schwer geprüft im Kampf gegen alle Arten von Ungunst der Verhältnisse, aber ungebeugt in edlem, selbstlosem Streben, ein warmes Herz entgegenbringend der Sache und den Menschen, für die er und mit denen er lebte."

Außergewöhnliche Schwierigkeiten hatte der Prinz schon zu überwinden, um für sich selbst die richtige Ausbildung im Seemannsberuf, den er seit seiner Kindheit schwärmerisch liebte, zu erringen. Kein Geringerer als der Feldmarschall Gneisenau hatte in das empfängliche Knabenherz die Erkenntnis gepflanzt, daß dem preußischen Adler ein Flügel fehlte, solange Preußen zur See wehrlos blieb. Die militärische Ausbildung bei den Gardejägern und später bei der Gardeartillerie faßte Prinz Adalbert als Vorbereitung für seinen ersehnten Beruf auf. Das Seewesen lernte er aus eigener Anschauung 1832, also im Alter von 21 Jahren, bei seiner ersten Auslandsreise nach den Niederlanden und nach England kennen. Es war eine planmäßige Studienfahrt von reichlich vier Monaten. Spielten in den Niederlanden geschichtliche Erinnerungen die Hauptrolle, so kam in England daneben die Gegenwart voll zum Ausdruck. Dort entsprach der Leistungsfähigkeit der Handelsflotte die beherrschende Stärke der Kriegsflotte. Kein Wunder, daß der eindrucksfähige Sinn des jungen Prinzen in der Gesellschaft der britischen Seeoffiziere wertvollste Anregungen für sein künftiges Lebenswerk schöpfte. War es ihm doch vergönnt, nicht nur die Linienschiffe Nelsons zu bewundern, sondern auch mit Zeitgenossen und Kameraden des großen Seehelden zu verkehren, aus ihrem Munde die Erzählungen aus den Zeiten der großen Seekriege zu vernehmen. Solche lehrreichen Stunden förderten die Fachkenntnisse des Prinzen gewaltig; er erkannte dabei, daß im Seekriege die Persönlichkeit des Flottenführers viel unmittelbarer auf den Erfolg einwirkt als im Landkriege. Zugleich aber bewiesen ihm die Kriegserlebnisse der alten britischen Admirale, daß auch die Leistungen einzelner Kämpfer, insbesondere der Geschützführer, im Seekampf mehr hervortreten als im Landkrieg und zuweilen entscheidende Wendungen herbeiführen können. Mithin lernte er schon den Wert der individuellen Ausbildung kennen, der im preußischen Garnisondienst seiner Zeit kaum geschätzt wurde. Freundschaften, die Prinz Adalbert während seines zweimonatigen Aufenthalts in London mit britischen Seeoffizieren schloß, wurden ihm später bei seinem Wirken für die preußische Flotte sehr nützlich. Es braucht kaum erwähnt zu werden, daß der Prinz jede Gelegenheit ausnutzte, Hafenanlagen und Schiffswerften der größten Seemacht zu besichtigen. Alles, was er sah und hörte, schrieb der Prinz, der schon in jungen Jahren ein scharfer Beobachter war, sorgfältig in sein Tagebuch; die starke Willenskraft, die seinem Geschlecht eigen ist, war bei ihm ständig darauf gerichtet, gründliche Kenntnisse in Marinesachen zu gewinnen, um dereinst in seinem Vaterland die schwierige Lebensaufgabe der Schöpfung einer Kriegsflotte aus dem Nichts heraus sachgemäß durchführen zu können.

Schon 1836 hatte Prinz Adalbert Gelegenheit, seine Sachkunde zu beweisen; König Friedrich Wilhelm III. hatte ihn in eine Kommission berufen, in der festgestellt werden sollte, welche Gattung von Schiffen für eine zu begründende preußische Marine

Digitized by Google

erforderlich wäre. Im Kriegsministerium schlug man den Bau einer Küstenflottille vor, die der Handelsminister Rother als zwecklos für den preußischen Seehandel erklärte. Prinz Adalbert nahm tätigen Anteil an den Verhandlungen, legte aber aus Bescheidenheit nur das Gutachten des ihm befreundeten englischen Kapitäns Mingaye vor, der den damals erreichten Sieg der Dampfkraft über die Segel- und Ruderkraft für besonders günstig zur Erlangung einer von Anfang an „gewaltigen" Seemacht für Preußen hielt. Er schlug zunächst den Bau von drei mit schweren Bombenkanonen bewaffneten Dampfern vor. Dem Kriegsminister v. Rauch gab gerade dieses Gutachten den Grund, die Flottenfrage wieder zu vertagen; bei der bevorstehenden marinetechnischen Umwälzung befürchtete er, der wohlerworbene militärische Ruf des preußischen Staats könnte durch verfehlte maritime Maßnahmen kompromittiert werden.

In den folgenden Jahren kam die seemännische Lehrzeit des Prinzen durch mehrere große Seereisen zum Abschluß. Mit dem ihm befreundeten Erzherzog Johann, dem späteren Reichsverweser, lernte er 1837 während einer Fahrt auf dem österreichischen Kriegsdampfer „Marianne" das Mittelmeer und zugleich den Dienstbetrieb der damals schon bewährten österreichischen Marine kennen. Noch wichtiger wurde für den Prinzen die Seefahrt nach Brasilien auf der sardinischen Fregatte „San Michele", die der König Karl Albert zur Verfügung gestellt hatte. Vor der Einschiffung hatte er Gelegenheit, im Frühjahr 1842 in Malta die großen Linienschiffe der britischen Mittelmeer-Flotte zu besichtigen und an ihren Übungen teilzunehmen. Auf dem italienischen Segelschiff, das von Funchal ab von der englischen Korvette „Satellite" begleitet wurde, bot sich ihm beste Gelegenheit, den Seedienst kennen zu lernen; er beteiligte sich an der Schiffsführung, an der Besteckbeobachtung und -berechnung und befehligte auch zuweilen selbst die Segelmanöver der Fregatte. Von Rio reiste er auf der britischen Dampffregatte „Growler" nach Pará, machte von da eine anstrengende, an Entbehrungen reiche Forschungsfahrt auf einem sehr primitiven Flußfahrzeug bis zu den Stromschnellen des Xingu, als dessen Ergebnis der fleißige Prinz später ein großes Reisewerk, reich ausgestattet mit eigenen Zeichnungen, ausarbeitete; es erschien leider nur als Manuskript gedruckt, ist also in Deutschland wenig bekannt geworden, während Sir Robert H. Schomburgk eine englische Übersetzung des Werks herausgab, die durch eine Vorrede Alexander v. Humboldts ausgezeichnet ist.

Seine reichen seemännischen Erfahrungen konnte Prinz Adalbert zunächst noch nicht verwerten. Freilich faßte er die ihm kurz nach seiner Heimkehr 1843 übertragene verantwortungsreiche Stellung als Generalinspekteur der preußischen Artillerie für sich selbst als Fortschritt zur Verwirklichung des Marinegedankens auf, denn das Geschütz war auch die Waffe des Seekriegs. Sein Verständnis für die Waffe beweist schon die Tatsache, daß der Prinz damals aus eigenem Antrieb die Scheidung der Feldartillerie von der Fußartillerie anregte und vorbereitete; er war damit seiner Zeit weit voraus, denn die Neueinteilung erfolgte erst bedeutend später.

Seitdem 1843 die kleine Korvette „Amazone" als Übungsschiff für preußische Navigationslehrer vom Handelsministerium erbaut worden war, gewann der Gedanke an Kraft, daß dieses Schiff als Vorschule für künftige Marineoffiziere nutzbar gemacht werden könnte. Sogar der Kriegsminister v. Boyen bemühte sich auf den Wunsch des Königs, an die künftige „Formation einer Seewehr" zu denken; wegen des Mannschafts-

Digitized by Google

ersatzes holte er die Meinung des einzigen seemännischen Sachverständigen in Preußen, des Prinzen Adalbert, ein. Der Prinz befürwortete, daß alle Seeleute zur Ablegung ihrer Dienstpflicht der Marine zugeteilt wurden. Beim Handelsminister setzte der Prinz 1846 durch, daß ein erfahrener niederländischer Seeoffizier, Kapitänleutnant Jan Schröder, Navigationsdirektor und als solcher Kommandant der „Amazone" wurde; deren Borddienst erhielt nun militärischen Zuschnitt, die Schiffsoffiziere, unter ihnen der spätere Admiral Jachmann, wurden zu Sekondelieutenants der Landwehrmarine mit dem Range von Premierlieutenants der Armee ernannt. Aus diesem ersten Anfang bildete sich seit 1848 durch Einstellung von Auxiliaroffizieren (Kapitänen und Steuerleuten der Handelsmarine) und einzelnen Seekadetten, die als Matrosen eintraten, das neue preußische Seeoffizierkorps. Prinz Adalbert war vorurteilsfrei genug, bei der Auswahl in erster Reihe Berufstüchtigkeit entscheiden zu lassen; der Erfolg hat ihm recht gegeben.

Inzwischen hatte der offene Brief des Königs von Dänemark die Flottenfrage aufgerollt; die kleinste europäische Seemacht konnte es wagen, dem Deutschen Bunde zu widerstehen! Der Krieg brachte die schmachvolle Blockade der preußischen Seehäfen. Die österreichische Flotte war vollauf in der Adria beschäftigt; für Norddeutschland hatte der sogenannte Admiralstaat Hannover ebensowenig zum Küstenschutz an der Nordsee wie Preußen an der Ostsee vorgesehen. König Friedrich Wilhelm IV. ernannte den Prinzen Adalbert zum Vorsitzenden einer Marinekommission, die am 28. April 1848 tagte, um Vorschläge für den Schutz der Ostseeküsten zu machen. Der Prinz sprach für den planmäßigen Bau einer selbständigen preußischen Flotte, aber das Kriegsministerium bewilligte vorläufig lediglich 131 000 Taler zum Bau von 18 Kanonenschaluppen, die schnell herstellbar waren. Mit dem vom Prinzen befürworteten Ankauf großer Schiffe und der Bewaffnung der preußischen Postdampfer zögerte man, weil man in Berlin damals noch mit dem Zustandekommen der vom Frankfurter Parlament zu schaffenden „Deutschen Flotte" rechnete.

Durch seinen Freund, den Erzherzog-Reichsverweser Johann, wurde im Oktober 1848 die Beteiligung des Prinzen Adalbert an den Vorarbeiten zur Gründung einer Deutschen Reichsflotte beim König Friedrich Wilhelm IV. mit folgender Begründung erwirkt: „Der reiche Schatz von Kenntnissen und Erfahrungen, welche der Prinz Adalbert von Preußen im Gebiet der Technik und Nautik besitzt, läßt mich in ihm den einzigen Mann erkennen, welcher mir bei diesem schwierigen Geschäfte zur Seite stehen, mich mit seinem erleuchteten Rate erfolgreich zu unterstützen vermöchte. Ich weiß wohl, welche vielfachen und wichtigen Berufspflichten auf ihm ruhen und wie ungern Euerer Majestät Regierung dessen Tätigkeit, wenn auch nur vorübergehend, vermissen wird. Nichtsdestoweniger gebe ich mich der Hoffnung hin, daß Euere Majestät das Ungewöhnliche der Umstände und die Größe des Dienstes, welchen der Prinz unserem gemeinsamen deutschen Vaterlande leisten würde, berücksichtigend, meinen Wünschen zu willfahren, und demselben einen entsprechenden Urlaub zu erteilen geneigt sein werden."

Mit dem Ausdrucke aufrichtiger Freude entsprach der König dem Wunsche des Erzherzogs; der König war in allem bereit, die Schaffung der Deutschen Flotte zu fördern. Nur weil er zur Opferwilligkeit einzelner anderer Bundesstaaten kein allzu

Digitized by Google

großes Vertrauen hatte, behielt er sich für Preußen das Recht vor, neben den Beiträgen für die Reichsflotte noch aus eigenen Mitteln Seestreitkräfte zu rüsten. Prinz Adalbert hatte seine deutsche Gesinnung und seine Sachkunde schon im Mai durch Ausarbeitung einer „Denkschrift über die Bildung einer Deutschen Flotte" bewiesen, die der Marineausschuß der Bundesversammlung im Juni veröffentlicht hatte und die seitdem allerwärts in Deutschland mit Begeisterung begrüßt worden war. In der Tat ist diese Schrift das schönste persönliche Denkmal, das der Prinz der Nachwelt hinterlassen hat. Um des Prinzen warme Vaterlandsliebe, seine klare großzügige Denkart, seine große seepolitische wie seemännische Begabung und Sachkunde deutlich darzustellen, muß hier ein Teil seiner Denkschrift wörtlich angeführt werden:

„Lebhafter denn je empfindet ganz Deutschland in diesem Augenblick den Mangel einer eigenen Seemacht. Denn obgleich schon sein siegreiches Heer bis an den Belt unaufhaltsam vorgedrungen ist, so steht es dennoch nicht in seiner Macht, denselben zu überschreiten. Der geschlagene Gegner hat sich auf die nahe gelegene Insel Alsen — ein deutsches Eiland — zurückgezogen, um unter dem Schutze einiger weniger Kriegsfahrzeuge seinen Truppen Ruhe zu gönnen oder neue Kräfte zu sammeln — und wir können ihm dort nicht beikommen. In dieser Stellung ist er für uns unangreifbar, solange er dieselbe behaupten will und seine Seestreitkräfte ihm beistehen.

Während ferner der Feind die Mittel besitzt, sich frei nach allen Richtungen hin zu bewegen, sind uns, mit Ausnahme eines Einfalls in Jütland, die Hände gebunden. Ja noch mehr, mit ein paar einzelnen Kreuzern blockiert der Däne unsere ausgedehnten Küsten, und es gelingt ihm, unserem blühenden Handel die empfindlichsten Wunden zu schlagen. Wir können es nicht hindern, nein, wir vermögen nicht einmal jene dänischen Kriegsschiffe, die sich das Recht anmaßen, als freie Gebieter auf unseren Reeden zu schalten, nur einen Augenblick aus ihrer Gemächlichkeit aufzustören.

Und das muß sich Deutschland — das einige Deutschland — ruhig gefallen lassen, gerade in dem großen Augenblick, wo es nach langer Zeit sich zum ersten Male wieder als ein Ganzes, als eine Macht von 40 Millionen fühlt. Doch das Vaterland erkennt das Drückende seiner Lage, es begehrt um so mehr schleunige Abhilfe, als es nach diesen Vorgängen sicher ahnet, wieviel peinlicher dereinst seine Stellung leicht einer der großen Seemächte gegenüber werden könnte, einer Macht, vor der die deutschen Schiffe selbst in den eigenen Häfen nicht einmal sicher sein würden, einer Flotte, die unsere Küsten mit Landungen in einem weit großartigeren Stile bedrohen könnte, als dies unser gegenwärtiger Feind imstande sein möchte.

Das einige Deutschland will aber die Integrität seiner Länder kräftig geschützt, seine Flagge geachtet, seinen Handel wieder blühend sehen und künftighin auch auf dem Meere etwas gelten.

Die gesamte Nation begehrt daher einstimmig eine deutsche Kriegsmarine; denn deutsch, ganz deutsch muß sie sein — eine echte Repräsentantin der wiedergeborenen Einheit des Vaterlandes —, das fühlt wohl jeder von uns, der es mit der neuen Schöpfung redlich meint; und das ist mithin als leitender Grundsatz obenan zu stellen.

Weniger Übereinstimmung der Ansichten dürften wir dagegen antreffen, wo es sich um die auf die Seemacht zu verwendenden Geldmittel und um die Zusammensetzung der Seestreitkräfte handelt. Beides richtet sich natürlich nach dem Zweck, den

Digitized by Google

man zu erreichen denkt; doch gerade über diesen Punkt werden die Ansichten am meisten auseinander gehen."

Die verschiedenen Wünsche faßt Prinz Adalbert dann nach drei grundsätzlich zu unterscheidenden Aufgaben für die Kriegsflotte zusammen: entweder nur defensive Küstenverteidigung mit Strandbatterien und Kanonenbooten, oder offensive Küstenverteidigung und notwendigster Handelsschutz, wozu noch mindestens 6 Segelfregatten und 12 Dampfkorvetten oder Dampffregatten erforderlich sein würden; schließlich drittens eine selbständige deutsche Seemacht. Höchste Bewunderung verdient der klare Blick des Prinzen für die zukünftige Stellung Deutschlands zwischen den älteren Seemächten; um dem Andenken des Prinzen gerecht zu werden, ist auch diese Erörterung im folgenden wörtlich wiedergegeben.

Prinz Adalbert schreibt in der Denkschrift:

„Solange Deutschland auf der oben bezeichneten Bahn wandelt, solange es fern von allem Ehrgeiz, fast ohne die Aufmerksamkeit, geschweige die Eifersucht seiner weit mächtigeren Nachbarn zu erregen, nur Fregatten und Dampfschiffe baut, und es sich begnügt, eine bescheidene Stellung unter den kleinen Marinen einzunehmen; solange jedermann einsieht, daß es weder nach großer Geltung zur See strebt, noch daran denkt, Schlachten zu liefern, wird niemand es einer Halbheit in seinen Maßregeln zeihen. Sobald es aber durch den Bau von Linienschiffen, von Schlachtschiffen aus diesem anspruchslosen Kreise heraustritt, werden alle Augen sich darauf richten, eine scharfe Kritik anheben, und wehe dem Vaterlande, wenn es sich bei diesem entscheidenden Schritte einer halben Maßregel schuldig machen sollte. — Wollten wir, um uns mit den Dänen gleichzustellen und jederzeit den Sund und den großen Belt forcieren zu können, fünf bis sechs Linienschiffe anschaffen, so würden wir uns dieselben Ausgaben für die Anlage von Kriegshäfen aufladen, als wenn wir die größte Flotte bauten, darum immer noch nicht selbständig dastehen, und das um so weniger, als im allgemeinen neun bis zwölf Linienschiffe als die geringste Zahl betrachtet wird, um als Geschwader auftreten zu können. Die eben genannte Macht würde uns allerdings gegen Schweden und Dänemark ein unbestrittenes Übergewicht verleihen, in einem Kriege gegen die großen Seemächte aber nur als ein Hilfsgeschwader in Betracht kommen. Man kann uns dagegen einwenden, daß die amerikanische Flotte nur elf Linienschiffe zählt und damit anerkanntermaßen dennoch eine hohe Stellung unter den Seemächten einnimmt. Dies hat seinen natürlichen Grund in der geographischen Lage der Vereinigten Staaten. Fern von Europa bieten sie dem von seinen Hilfsquellen durch den Ozean getrennten Feinde eine sehr große, schwer zu blockierende Küstenstrecke dar, die nicht allein den Operationen der eigenen Flotte, sondern auch ihren so sehr gefürchteten unzähligen eigenen Kreuzern und Kapern, welche sie ihr Überfluß an tüchtigen Seeleuten leicht und gut bemannen läßt, eine ausgedehnte, mit trefflichen Häfen versehene Basis gewährt. Während die amerikanische Flotte hier nach der Schlacht alles findet, um ihre Havarien und Verluste schnell zu reparieren, ist der Feind vielleicht genötigt, nach Europa zurückzukehren.

Endlich dürfte es in einem allgemeinen Seekriege selbst der britischen Macht unbequem fallen, ein dem amerikanischen gleich starkes Geschwader so weit von seinen

Digitized by Google

in den europäischen Meeren beschäftigten Flotten, und daher auf so lange Zeit zu detachieren.

Wie ganz anders ist die Lage Deutschlands!

Eng eingekeilt zwischen den drei großen Seemächten England, Frankreich und Rußland, berührt es nur halb oder ganz eingeschlossene Meerbusen, in denen seine Geschwader kaum einer entscheidenden Schlacht würden ausweichen können. Deutschlands Macht muß mithin einem solchen ersten Zusammenstoß gewachsen sein, wenn sie sich nicht von Hause aus in ihren Häfen will einschließen lassen. Würde aber dazu wohl ein Geschwader von zwölf Linienschiffen ausreichen? Wir sagen nein! Denn es würde unserem nächsten und gefährlichsten Nachbar — der russischen Ostseeflotte — gegenüber zu schwach sein.

Rußland soll unser gefährlichster Gegner sein? wird man einwerfen; wie ist das möglich? — Ja, allerdings verhält es sich so. Denn während England nie eine so große Flotte in tiefem Frieden, selbst nicht einmal im Mittelmeer konzentriert, als Rußland in jedem Sommer im Baltischen Meere vereinigt, braucht es bei seinem mangelhaften Konskriptionsgesetze viele Monate, um eine so große Zahl von Linienschiffen zu bemannen, als Rußland auf den ersten Wink des Kaisers in See zu stellen vermag. 18 Linienschiffe kreuzen nämlich in jedem Jahre während der vier Sommermonate in der Ostsee, während 9 andere (ungerechnet ein paar Schiffe zur Reserve) stets bereit liegen, um jeden Augenblick armiert zu werden. Unsere 12 Linienschiffe würden nun aber den 27 russischen nicht gewachsen sein und nur im Verein mit einer englischen Flotte dagegen operieren können.

Sie könnten mithin nur ein Hilfsgeschwader abgeben, was allerdings unsern Alliierten höchst willkommen sein muß, uns aber unendlich mehr kosten und verhältnismäßig wenig mehr nützen würde, als wenn England auch noch die 12 Linienschiffe zu stellen übernähme und wir statt dessen nur ein leichtes Geschwader von Fregatten und Dampfern der Flotte beigäben. — Hieraus folgt, daß Deutschland entweder gar keine Linienschiffe oder gleich so viele bauen muß, daß es als selbständige Seemacht seinen Nachbarn gegenüber auftreten kann. Jedes Mittelding wäre eine unnütze Ausgabe, eine leere Prätension, und würde Erwartungen in der Nation erregen, der die Seemacht im Moment der Gefahr nicht zu entsprechen vermöchte.

Fragen wir uns nun: was würde die geringste Zahl von Linienschiffen sein, um als selbständige Flotte in den europäischen Gewässern, namentlich der allzeit fertigen russisch-baltischen Flotte gegenüber zu agieren, so glauben wir 20 Linienschiffe als das Minimum einer Seemacht annehmen zu müssen, die sich mit ihr messen könnte. Eine solche Flotte würde aber Deutschland zur vierten Seemacht ersten Ranges machen und es unbestritten in den Stand setzen, eine große Rolle auf dem Meere zu spielen, eine Rolle, die seiner Stellung in Europa würdig wäre. Denn mit seinen 20 Linienschiffen würde es ein gewaltiges Gewicht in die Wagschale legen, durch seinen Beitritt zu einer Allianz den Ausschlag geben und darum seiner Seemacht wegen als Bundesgenosse ebenso gesucht sein als seiner Landmacht wegen." —

Der Prinz schätzte die auf zehn Jahre zu verteilenden Baukosten für eine selbständige deutsche Seemacht von 20 Linienschiffen (mit Hilfsmaschinen und

Digitized by Google

Schraube), 10 Fregatten, 30 Dampfern, 40 Jaffelkanonenbooten und 80 Kanonenschaluppen nebst Hafenanlagen jährlich auf den dritten Teil des damaligen preußischen Militäretats. Als Kriegshäfen hielt der Prinz einen an der Unterelbe, etwa bei Glückstadt, und zwei in der Ostsee, Danzig und Kiel, für notwendig.

Erzherzog Johann, der Reichsverweser, übertrug dem Prinzen Adalbert den Vorsitz in der technischen Marinekommission, die in Frankfurt den Flottenplan beriet. Dort gelang es der Tatkraft und Sachkunde des Prinzen, den Beschluß durchzusetzen, daß zunächst 15 schwere Fregatten von je 60 Kanonen als Segelschiffe mit Hilfsschraubenmaschinen und 30 Raddampfer in zehn Jahren gebaut werden sollten. Dafür sollten jährlich sechs Millionen Taler aufgewendet werden. Daß der schöne Flottenplan nicht zur Ausführung kam, lag lediglich an den verworrenen Zuständen, insbesondere an der Ohnmacht des Deutschen Bundes. Die technische Kommission leistete mit schneller Ausrüstung des kleinen Geschwaders so viel in ihren Kräften stand; aber für den Prinzen war es eine herbe Enttäuschung, daß sein Feuereifer für die Sache unbezwingbare Hindernisse fand. Er kehrte im Februar nach Berlin zurück und wurde am 1. März 1849 zum Oberbefehlshaber sämtlicher preußischer Kriegsfahrzeuge ernannt; damals waren 21 Schaluppen und 6 Jollen kriegsbereit, dazu „Amazone" und 2 bewaffnete Postdampfer. Durch einen Aufruf an die Seefahrer Preußens gewann der Prinz tüchtige Leute zum freiwilligen Marinedienst. Damit begann für den Prinzen die mühselige Kleinarbeit, seine ungeübten Streitkräfte kriegsbrauchbar zu machen; er gab sich ihr mit bewunderungswürdiger Gewissenhaftigkeit hin, arbeitete jede Dienstanweisung persönlich durch und leitete alle größeren Übungen selbst. Die Entwicklung der preußischen Marine wurde fortab das Lebenswerk des Prinzen.

Trotz des kleinen Anfangs und trotz der großen Widerstände, die dem bei Hofe als „Oberkahnführer" benannten Prinzen seine zielsichere Arbeit erschwerten, hatte er auch für Preußen stets die Schaffung einer selbständigen Flotte vor Augen. Das beweist schon seine frühzeitige Gründung des Kriegshafens außerhalb des baltischen Binnenmeers, an der Nordsee. Die Anlage Wilhelmshavens hat der Prinz selbst als seine liebste Schöpfung bezeichnet, weil er sehr wohl erkannte, daß mit ihr die Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Flotte gewonnen war. Der Wiener Kongreß hatte vorsichtshalber Emden an Hannover gegeben, um Preußen von der Nordsee fernzuhalten; der patriotisch gesinnte Großherzog Paul Friedrich August von Oldenburg machte einen Strich durch diese Rechnung, indem er 1853 das Jadegebiet abtrat, wofür Preußen den Schutz Oldenburgs zur See mit übernahm. Prinz Adalbert hatte den Plan des oldenburgischen Geheimrats Dr. Erdmann wieder aufgenommen; Erdmann hatte 1848 einen Kriegshafenbau an der Jade für die inzwischen versteigerte Reichsflotte angeregt. Kaiser Wilhelm der Große erkannte das Verdienst des Prinzadmirals bei der feierlichen Weihe Wilhelmshavens am 17. Juni 1869 ausdrücklich an mit dem Ausspruch: „Dir habe ich schon öfter gedankt, daß Du dieses große nationale Unternehmen so unermüdlich gefördert!"

Kaum waren die Vorarbeiten für die Hafenbauten an der Jade begonnen, als der Prinz auch schon einen großen Flottenplan entwarf und dem König in einer Denkschrift vom 17. Dezember 1854 vorlegte:

Digitized by Google

„Der Zweck einer preußischen Marine ist die Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit Preußens und Oldenburgs auf den Meeren, welche die Küsten dieser beiden Länder bespülen, und die Wahrung ihrer maritimen Interessen; sodann den preußischen und oldenburgischen Seehandel auch auf entfernten Meeren zu schützen, die Binnengewässer Preußens zu verteidigen und die Operationen der Landarmee längs der Küste durch entsprechenden Flankenschutz zu unterstützen; die Transportmittel für überseeische Operationen der Landarmee zu gewähren; die Machtstellung und den politischen Einfluß Preußens im allgemeinen zu erhalten und zu erweitern."

Großzügige Gesichtspunkte und klare, einfache Begründungen sprechen aus dieser Denkschrift; unserem heutigen Urteil ist es unfaßbar, daß sie nicht schon damals allgemeine freudige Zustimmung fanden. Aber der Biedermeierzeit waren derartige „Marinegelüste" unverständlich; das ging gegen die altpreußische Überlieferung, man meinte, Preußen könne keine kräftige Seeverteidigung erschwingen, und es gab immer noch einflußreiche Stimmen, die eine preußische Marine überhaupt für unnütz hielten. Und alles das trotz der äußerst bescheidenen Vorschläge des Prinzen; er hält unter Berücksichtigung der in Betracht kommenden Flotten für erforderlich:

„9 Schraubenlinienschiffe von je 90 Kanonen, wovon 6 im Wasser und 3 auf Stapel, letztere durchschnittlich etwa zu drei Viertel vollendet,
3 Schraubenfregatten von je 40 Kanonen,
6 Schraubenkorvetten von je 24 Kanonen,
3 Dampfavisos,
36 Kanonenschaluppen zu je 2 Kanonen,
6 Kanonenjollen zu je 1 Kanone
und einige Übungsfahrzeuge."

Admiral Batsch schreibt sehr überzeugend, daß die Aufführung der Schaluppen und Jollen nur ein pietätvolles Zugeständnis an das beneficium inventarii war, da sonst niemand an anderes als deren Aussterben dachte.

Prinz Adalbert wies in der Denkschrift darauf hin, daß damals Rußland in der Ostsee 27 Linienschiffe, Schweden und Norwegen 10, Dänemark 6, die Niederlande 5 und England 88 besaßen. Eine Seemacht, die in den europäischen Gewässern kein „rangiertes Gefecht" mit Aussicht auf Erfolg durchführen könne, habe überhaupt keine Bedeutung. In der Ost- und Nordsee würde es einer Flotte nicht einmal möglich sein, einem solchen rangierten Gefecht auszuweichen, falls sie sich nicht mit Hintansetzung ihres Hauptzweckes und mit Preisgebung des gesamten Küstengebietes hinter unangreifbare Festungswerke zurückziehen könne oder wolle. Den Bau solcher Flotte länger als 15 Jahre auszudehnen hielt der Prinz nicht für gerechtfertigt; das würde durchschnittlich jährlich 800 000 Taler kosten, dazu seien für die Unterhaltung nach der Fertigstellung jährlich 531 960 Taler zu rechnen. Die Kosten des Hafenbaues an der Jade waren in diesem Voranschlag nicht mitgerechnet. Der einzige sichtbare Erfolg des schönen Flottenplanes war die sehr allmähliche Inangriffnahme des Baues der fünf gedeckten Schraubenkorvetten der „Arcona"-Klasse.

Es wurde schon erwähnt, daß der Prinz mit größter Umsicht die Heranbildung des Seeoffizierkorps förderte; damit hing der Umtausch der schönen Segelfregatte

Digitized by Google

„Thetis" gegen die Avisos „Nix" und „Salamander" zusammen, wie auch die frühzeitige Aussendung von Übungsgeschwadern ins Ausland. Gleich wichtig wie die seemännische war ihm die kriegerische Ausbildung. Man kann die verschiedenen kleinen Seegefechte der preußischen wie norddeutschen Marine, sowohl bei Brüsterort am 27. Juni 1849, bei Jasmund am 17. März 1864, die Gefechte des Prinzen selbst bei Tres Forcas am 7. August 1856, an Bord der „Grille" am 14. und 20. April 1864 und am 17. August 1870, die Gefechte der „Nymphe", der „Augusta" und des „Meteor" (am 9. November 1870), in gewissem Sinne sämtlich als Kriegsübungen auffassen, zur Hebung des kriegerischen Sinnes der gesamten Marine; ihre moralische Bedeutung überwog bei weitem die strategische. Darin selbst als Beispiel zu dienen nahm Prinz Adalbert jede Gelegenheit wahr, sich feindlichem Feuer auszusetzen, so zwar, daß Graf Moltke schon 1864 das Urteil fällte:

„Unsere Marine zeigt, was sie bei besserem Material leisten würde, durch ihr zwar erfolgloses, aber keckes Auftreten. — Der Prinzadmiral exponiert sich fast mehr als recht."

Wie einer der Besten seiner Zeit das außerordentlich kühne Gefecht gegen die Riffpiraten bei Tres Forcas beurteilte, besagt der Brief des Neffen des Prinzadmirals, des Feldmarschalls Prinzen Friedrich Carl:

„Von ganzem Herzen wünsche ich Dir Glück zu der kühnen und frischen Waffentat, die Du mit einer Handvoll Seeleute ausgeführt und bei der Du eine ehrenvolle Wunde erhalten hast. Der Schmerz der leichten Wunde vergeht bald, die Ehre derselben und der Ruhm der kühnen Tat bleiben ewig!

Aber auch der Marine, dem Vaterlande und unserem Hause wünsche ich Glück, daß Du die Gelegenheit gesucht und sogleich benutzt hast, zu zeigen, daß Du des herrlichen und viel bewährten Vaters tapferer Sohn und des edelen Waldemar Bruder bist! Das hohenzollernsche Blut ist doch ein ganz besonders feuriges und edeles, das muß die Welt von neuem anerkennen!

— — Heute erst steht ein ausführlicher Bericht in der Zeitung, aus dem erst der Zusammenhang und Wert der Tat zu erkennen ist. Leider spielten, wie das so oft ist, in den ersten Berichten, die englische Schiffe gebracht hatten, die Verluste und der Rückzug, mit dem jede Landung doch schließlich enden m u ß, die Hauptrolle. Aber so ist es schön, stürmen, Du voran, gegen Übermacht sich schlagen und ihr namhafte Verluste beibringen und die schwarz-weißen Fahnen hoch auf einen steilen, erstürmten Gipfel pflanzen!"

Wenn das heutige Zeitalter des Prinzen Adalbert in Dankbarkeit gedenkt, des Hohenzollern, dem es gelang, unter kleinen, ja oft genug kleinlichen Verhältnissen Großes zu leisten, in kleinmütigen Zeiten die feste und gediegene Grundlage zu schaffen, auf deren Vorübungen und Erfahrungen das heutige große Flottenwerk aufgebaut werden konnte, so übernimmt es auch die vaterländische Pflicht, den Lebensgrundsatz des ersten deutschen Prinzadmirals auf künftige Geschlechter zu vererben: „Das Deutsche Reich darf nicht eine Flotte haben, die zu klein ist zum Leben und zu groß zum Sterben!"

Ein ehernes Denkmal hat die Marine ihrem Begründer und ersten Lehrmeister

Digitized by Google

schon vor Jahren in seiner Lieblingsschöpfung Wilhelmshaven errichtet. Sache des heutigen Marinegeschlechts ist es, ihm ein monumentum aere perennius zu setzen: ihm nachzueifern in unerschütterlicher Pflichterfüllung und Arbeitsfreudigkeit, ihm nachzustreben nach höchster seemännischer Sachkunde und kriegerischer Kraft!

Georg Wislicenus.

Das japanische Admiralstabswerk über den japanisch-russischen Seekrieg 1904/05.

Von Kapitän zur See Hollweg.

Seit Ende Juli 1911 liegt die auf Veranlassung der „Marine-Rundschau" erfolgte deutsche Übersetzung des japanischen Admiralstabswerkes in Gestalt von drei mit zahlreichen Kartenbeilagen ausgestatteten Bänden vollständig vor. Der Übersetzer, Kapitänleutnant v. Knorr, hat sich ohne Zweifel den Dank aller deutschen Leser verdient, wenn er seine guten japanischen Sprachkenntnisse in den Dienst der Aufgabe stellte, das interessante Werk in unsere Sprache zu übertragen und so dem Buch, das nach den Begleitworten Togos dartun soll, „wie durch aufopferungsvolle Treue von Kaiser und Volk des Krieges Ziel erreicht wurde", einen hoffentlich recht großen Kreis aufmerksamer deutscher Leser zu verschaffen.

Aufmerksames Durchlesen, mit dem Bleistift in der Hand, wie Moltke empfiehlt, besser noch ein gründliches Durchstudieren unter Benutzung der Kartenbeilagen und der sonstigen Fachliteratur wird allerdings notwendig sein, wenn man Genuß von dem Werke selbst und Nutzen von der Durchsicht haben will. Dem, der die drei Bände oder einzelne Abschnitte aus Zeitmangel nur durchblättern kann, wird die Schilderung der Kriegsereignisse nicht viel mehr bringen, als ihm bereits allgemein bekannt war.

Der japanische Admiralstab hat mit der Herausgabe des Werkes wohl die Absicht verbunden, einmal den Kriegsteilnehmern eine authentische, Einzelheiten berücksichtigende und die Mitkämpfer befriedigende zusammenhängende Darstellung der Kriegsereignisse zu geben, dann aber hat er wohl auch der Ehrenpflicht genügen wollen, ein kriegswissenschaftliches, klassisches und vornehmlich für das Fachstudium bestimmtes Werk zu schaffen, das späteren Generationen als zuverlässige historische Quelle dienen soll. Ob ihm das letztere gelungen ist, steht dahin. Wir sind in dieser Beziehung durch die mustergültigen Werke des preußischen Generalstabes verwöhnt. Bei dem japanischen Werk tritt reichlich stark das Bestreben hervor, teuer erkaufte Kriegserfahrungen gar nicht oder doch nur soweit preiszugeben, als absolut unvermeidlich ist.

Der Wert des Buches als „klassisches Werk" leidet hierunter, und bei seiner Benutzung wird man auf die sonstige einschlägige Literatur nicht verzichten können.

Digitized by Google

Nur der, der die Eigenart der japanischen Sprache genau kennt, wird beurteilen können, ob die fast überall auffallend nüchterne, fast kalte Sprache, das manchmal monoton klingende Aufzählen der kriegerischen Ereignisse seine Erklärung in der Sprache selbst oder in dem Wunsche findet, streng wissenschaftlich und ohne jeden Hauch einer Gemütserregung Tatsachen und Vorkommnisse zu schildern, die vielfach wohl geeignet wären, eine gewisse freudige Zustimmung zu dem Erreichten, ein berechtigtes Gefühl des Siegerstolzes auszulösen.

Nur gelegentlich wird an einzelnen Stellen hiervon abgewichen. Dann wird die Sprache etwas wärmer und bilderreicher, man hört von der „schäumenden See" und „dem brausenden Wind", von „den in die Wolken steigenden Geschossen", von dem „Donner der Explosionen". Es will aber scheinen, als geschähe das dann nicht ganz ohne Absicht. Gerade an solchen Stellen bleiben oft für den kritischen und fachmännisch interessierten Leser gewisse Lücken in der Schilderung, und von selbst auftauchende Fragen über gewisse Einzelheiten und innere Zusammenhänge bleiben unbeantwortet. Vielfach ist man auf Kombinationen und eine Art Rätselraten angewiesen. Es mag aber auch sein, daß Schwierigkeiten in der wortgetreuen Übertragung fälschlicherweise diesen Eindruck hervorrufen. Der Herr Übersetzer hat sich, wie er in der Vorrede zum ersten Band sagt, bemüht, möglichst wortgetreu zu übersetzen und sich so der Eigenart der japanischen Sprache anzupassen. Es will scheinen, als sei er beim Fortschreiten der Übersetzung in etwas hiervon abgewichen und habe sich nach und nach — nicht zum Schaden seiner Arbeit — mehr dem deutschen Sprachgebrauch angepaßt. Er hat auch, wie hier vorausbemerkt sei, alle Ortsnamen in japanischer Bezeichnung übereinstimmend mit dem Originaltext gegeben. Nur hier und da gibt er die wichtigeren Ortsbezeichnungen in Form der Anmerkung auch in der uns aus den Seekarten bekannten Schreibweise. Das mag Vorteile haben und berechtigt sein; das Studium des Buches wird aber nicht gerade erleichtert dadurch: Die vielen an sich schon schwer zu behaltenden Schiffs- und Personennamen in Verbindung mit den ganz unbekannten japanischen Ortsbezeichnungen, deren jede erst mühsam auf der Karte gesucht werden muß, erschweren das Studium und stellen im Anfang an die Geduld des Lesers eine ziemlich harte Anforderung. Aber man gewöhnt sich daran, wie an manches im Leben, und der, der das Buch in die Hand nimmt, sollte sich durch solche Schwierigkeiten nicht abschrecken lassen.

Die Ereignisse des russisch-japanischen Krieges liegen nun bereits 6 Jahre hinter uns, gehören schon der Geschichte an. In unserer raschlebigen, sensationsbedürftigen Zeit hat man sie und die wichtigen Erfahrungen dieses einzigen modernen Seekrieges an vielen Stellen fast schon wieder vergessen. Manchem mögen sie auch schon überlebt und überholt erscheinen. Eine Auffrischung dieser Kenntnisse, wie sie das Lesen des Admiralstabswerkes bewirkt, ist ohne jeden Zweifel sehr erwünscht. Wenn man die Fachliteratur von Armee und Marine über diesen Krieg vergleicht, so fällt auf, wie wenig eigentlich bisher über den russisch-japanischen Seekrieg und wie viel im Gegensatz hierzu über die Landoperationen dieses Krieges von sachverständiger Feder produziert ist. Im besonderen hat sich die Kritik bisher, soweit die Ereignisse auf der See in Betracht kommen, sehr stark zurückgehalten.

Kritische Betrachtungen waren bisher dadurch ganz außerordentlich erschwert,

Digitized by Google

daß es an einer zusammenhängenden amtlichen oder amtlich anerkannten japanischen Darstellung der Ereignisse auf dem Kriegsschauplatze fehlte. Es ist sattsam bekannt, wie zurückhaltend die Japaner in bezug auf Preisgabe ihrer maritimen Erfahrungen während des Krieges und auch nach ihm waren. Das Admiralstabswerk versagt sich kritische Betrachtungen über die eigenen Maßnahmen ganz. In bezug auf den Gegner ist es vornehm zurückhaltend. Auch das Generalstabswerk über den Krieg 1870 verzichtet darauf, erkennbare Kritik an den Maßnahmen der Führer zu üben. Scharfe Kritik üben nur die kriegswissenschaftlichen Schriften des Großen Generalstabes an historischen Vorkommnissen, die seit längerer Zeit der Geschichte angehören, z. B. die Kriege Friedrichs des Großen

Das japanische Admiralstabswerk gibt dem Fachschriftsteller nunmehr einen positiven Anhalt und ermöglicht dadurch auch das Einsetzen einer berechtigten Kritik, deren Zweck nur sein kann, wie Clausewitz das Wesen der Kritik erläutert, „in eine Prüfung der angewendeten Mittel einzutreten, um schließlich zu unzweifelhaften Wahrheiten zu gelangen". Hierin, in dem Schaffen einer Basis für eine sachliche Kritik, dürfte der Hauptwert des Admiralstabswerkes zu finden sein.

Das Erscheinen des russischen Admiralstabswerkes ist zwar in Aussicht gestellt, es fehlen aber alle näheren Angaben über den Zeitpunkt, zu dem es an die Öffentlichkeit gelangen soll. Auch seinem Herauskommen wird großes Interesse entgegengebracht werden; aber die Bedeutung des japanischen ist nicht nur um deswillen größer, weil es von dem Sieger geschrieben ist und daher — man denke an Tsuschima — in taktischer Beziehung naturgemäß Anspruch auf größere Vollständigkeit machen kann, sondern auch weil eine ganze Reihe russischer Publikationen über den Krieg bereits bekannt geworden sind, die uns schon früher sehr viele und interessante Einzelheiten gebracht haben, während die japanischen Quellen nur sehr dürftig flossen.

Auch an einer zusammenfassenden, großzügigen, kritischen und allgemein zugänglichen Darstellung der Gesamtereignisse des russisch-japanischen Seekrieges aus sachverständiger deutscher Feder fehlte es bisher noch, eben aus dem Grunde wohl, weil das öffentlich zugängliche Quellenmaterial, insbesondere das japanische, nicht ausreichte.

Dem Vernehmen nach ist Vizeadmiral Frhr. v. Maltzahn damit beschäftigt, ein solches fachwissenschaftliches Werk zu verfassen, dessen erster Band im Frühjahr nächsten Jahres erscheinen soll. Es steht zu hoffen, daß die kritische Betrachtung, das Herausarbeiten der allgemein gültigen Ergebnisse des Krieges in diesem Werk nicht zu kurz kommen werden. Immerhin dürfte noch einige Zeit vergehen, bis dieses Geschichtswerk fertig vorliegt. Ein Studium des japanischen Admiralstabswerkes würde auch durch das des neuen Buches nicht überflüssig werden. Besonders für den nicht, dem daran liegt, durch eigenes Quellenstudium zu selbständigen Schlüssen und Auffassungen zu gelangen.

Wenn somit das Studium des japanischen Admiralstabswerkes hier empfohlen werden soll, obwohl es in bezug auf die Vollständigkeit seiner Schilderungen — wie schon oben angedeutet — nicht überall ganz befriedigen und den Wunsch nach einem Mehr aufkommen lassen wird, so wird es doch manchem durch den Frontdienst in Anspruch genommenen Kameraden schwer oder unmöglich sein, das ganze

Digitized by Google

Buch durchzuarbeiten. Aus diesem Grunde soll hier der Versuch gemacht werden, durch Herausgreifen einzelner Stoffgebiete auf bestimmte Fragen aufmerksam zu machen, deren Detailstudium sich vielleicht lohnt und zu eingehenderer, möglichst kritischer Untersuchung aus dem Rahmen des Ganzen herausgenommen werden kann. Eine vollständige Inhaltsangabe des Werkes an dieser Stelle verbietet sich aus Mangel an Raum und scheint auch überflüssig.

Wo schon in dieser Besprechung eine Art vorsichtiger Kritik strategischer und taktischer Einzelheiten versucht ist, will diese als eine vorläufige, als Anregung zu eingehenderer Untersuchung, nicht aber als abschließende Ansicht angesprochen werden. Zu letzterer gehört längere Zeit und ein eingehenderes Quellenstudium, als für diese Buchbesprechung vorhanden war. Wir sind ja nicht nur auf das japanische Admiralstabswerk angewiesen, und bei der kritischen Betrachtung verdient der alte Grundsatz „man soll sie hören alle beede" besondere Beachtung.

In dem im dritten Bande wiedergegebenen Flottenbefehl, den Togo nach Beendigung des Krieges vor der Auflösung der Flotte an seine siegreichen Streitkräfte erließ, weist er auch auf die Erfolge der britischen Seemacht hin, auf die Schlachten am Nil und bei Trafalgar, „die die Stellung des Britischen Reiches so fest gegründet haben, wie den Berg Tay", und er betont, daß die Siege des Krieges ein Ergebnis zielbewußter Friedensarbeit gewesen seien. Steht, auch im Sinne des Togoschen Befehls, die praktische Vorbereitung auf den Krieg selbstverständlich in erster Linie, so zeigt sein Hinweis auf seekriegsgeschichtliche Ereignisse doch, daß er auch den Wert intellektueller Vorbereitung, wenigstens der hierzu Berufenen, hoch einschätzt und in bezug auf sich selbst nicht unbeachtet gelassen hat. Das Studium des modernsten Seekrieges betreiben, heißt diese Mahnung des Siegers von Tsuschima befolgen.

Kriegsplan und Kriegsleitung.

Wir wissen aus Clausewitz: „Der Krieg ist ein Instrument der Politik. Er muß notwendig ihren Charakter tragen, er muß mit ihren Maßen messen, die Führung des Krieges ist daher Politik selbst, welche die Feder mit dem Degen vertauscht, aber darum nicht aufgehört hat, nach ihren Gesetzen zu denken."

Und ferner: „Man fängt keinen Krieg an oder sollte vernünftigerweise keinen anfangen, ohne sich zu sagen, was man in ihm oder durch ihn erreichen will."

Zwischen Krieg, allgemeinem strategischen Kriegsplan und Politik besteht also ein sehr enger Zusammenhang. Diesen zu kennen, ist für den, der die Kriegshandlungen, im besonderen die, die den Krieg eröffnen, studieren will, von großem Interesse. Ein kriegsgeschichtliches Werk wird daher in der Regel mit einer Schilderung der politischen Verhältnisse bei Beginn des Krieges eingeleitet. So verfährt auch z. B. das Generalstabswerk über den Krieg 1870/71.

Das japanische Admiralstabswerk*) verzichtet fast ganz auf diese politische Ein-

*) In letzter Stunde erfahre ich, daß der japanische Originaltext des Admiralstabswerkes zwei Kapitel: „Die Gründe zum Kriege" und „Der Beginn der kriegerischen Handlungen" enthält, die Kapitänleutnant v. Knorr in die deutsche Übersetzung nicht aufgenommen hat, um Raum zu sparen. Der Inhalt der beiden Kapitel ist mir nicht bekannt. Meine obigen Bemerkungen bedürfen daher der Korrektur. Die „Marine-Rundschau" wird später noch auf die beiden Kapitel zurückkommen.

Digitized by Google

leitung, die zugleich eine Begründung für das offensive Vorgehen Japans gewesen sein würde. Es begnügt sich mit einigen wenigen, für das Verständnis der Situation unzureichenden Angaben unter der Überschrift: „Tätigkeit der japanischen und russischen Seestreitkräfte vor dem Kriegsausbruch". Den Schilderungen der Operationen werden lediglich die lakonischen Worte vorausgesetzt: „Die japanische Marine leitete mit dem 6. Februar 1904 nach Empfang des Kaiserlichen Befehls die kriegerischen Bewegungen ein." Etwas ausführlicher sind dann im dritten Band die Verhandlungen vor dem Friedensschluß geschildert, wo sehr bestimmt „angestrebte Kriegsziele" und daneben „Kriegsergebnisse" unterschieden werden. Dort wird betont, daß alle Kriegsziele erreicht wurden. Es hieße einen Abriß der politischen Geschichte jener Zeit schreiben, wollte man versuchen, hier aufzuzählen, welche Momente Japan den Entschluß zum Kriege nahelegten oder besser aufzwangen. Es bleibt zu hoffen, daß ein solcher Abschnitt in dem vorerwähnten deutschen Geschichtswerk über diesen Krieg nicht fehlen wird.

Das energische, zielbewußte Verhalten Japans stand jedenfalls, wenn man an die Jahre vor 1904 zurückdenkt, in bemerkenswertem Gegensatz zu der zaudernden, zögernden, auf Zeitgewinn hinarbeitenden russischen Politik.

Wer den Irrwegen der Verhandlungen damals gefolgt ist, wird verstehen können, daß Japan guten Grund zu haben glaubte, am 6. Februar 1904 4 Uhr nachmittags alle diplomatischen Beziehungen entschlossen abzubrechen, um nunmehr lediglich auf sein Schwert und sein gutes Recht zu vertrauen. Von anderer Seite hat man Japan dies Vorgehen freilich verdacht, und die Zweite Haager Friedenskonferenz von 1907 hat später in dem „Abkommen über den Beginn der Feindseligkeiten" hieran anknüpfend die unzweideutige Benachrichtigung des Gegners in Form der Kriegserklärung oder des Ultimatums für unerläßlich bezeichnet.*) Die erkennbare Absicht Rußlands, das übervölkerte Japan auf seine Inseln zu beschränken, von Korea fernzuhalten, die Mandschureifrage ohne Hinzuziehung Japans nur mit China allein zu regeln, die ostasiatischen Streitkräfte so zu vermehren, um diese und andere Pläne mit Gewalt durchzusetzen, bot Japan nach seiner Ansicht begründeten Anlaß, den wohlerwogenen Plan eines offensiven Widerstandes beschleunigt zur Ausführung zu bringen. Die Bewilligung oder Nichtbewilligung der Summe der japanischen Forderungen bildete für das Land der aufgehenden Sonne eine Macht-, Prestige- und Ehrenfrage. Die Nation erkannte das und stand geschlossen hinter ihrer Regierung, der dadurch der energische Entschluß nicht unwesentlich erleichtert wurde.

Mir war von Interesse, nach dem Durchlesen des japanischen Werkes zu einem Urteil zu kommen, inwieweit der japanische Gesamtoperationsplan — soweit er erkennbar wird — sich in Übereinstimmung befindet mit dem, was Clausewitz in seinen vortrefflichen und klaren Ausführungen in den „Skizzen zum achten Buche" seines Werkes „Vom Kriege" über die Anforderungen an den „Kriegsplan" sagt. Clausewitz schreibt: „Zwei Grundsätze werden den ganzen Kriegsplan umfassen müssen.

Der erste ist: Das Gewicht der feindlichen Macht auf so wenig Schwerpunkte als möglich zurückzuführen, wenn es sein kann auf einen; wiederum den Stoß gegen

*) „Deutsche Rundschau", Oktober 1911, S. 114.

Digitized by Google

diese Schwerpunkte auf so wenige Haupthandlungen als möglich zu beschränken, wenn es sein kann, auf eine.

Endlich alle untergeordneten Handlungen so untergeordnet als möglich zu halten. Mit einem Wort, der erste Grundsatz ist, so konzentriert als möglich zu handeln.

Der zweite Grundsatz lautet: So schnell als möglich zu handeln, also keinen Aufenthalt ohne hinreichenden Grund stattfinden zu lassen." Clausewitz fügt erläuternd hinzu: „Sehr wichtig ist der Grundsatz, daß der »Angriff« seinen einzigen Vorteil in der Überraschung besitzt. Das Plötzliche und Unaufhaltsame sind seine stärksten Schwingen." Das Admiralstabswerk spricht sich nicht darüber aus, ob ein vorbereiteter Kriegsplan, der sich in der Hauptsache naturgemäß nur auf die einleitenden Operationen und den Grundcharakter des beabsichtigten japanischen Verhaltens erstrecken konnte, vorhanden gewesen ist oder nicht. Man gewinnt aber beim Studium durchaus den Eindruck, was ja nach Lage der Dinge auch nur selbstverständlich ist, daß ein ganz bestimmter, wohlvorbereiteter, aus gemeinsamen Erwägungen der Armee- und Marinebehörden hervorgegangener Operationsplan bestand, ein Plan, der mit den oben zitierten Clausewitzschen Grundsätzen in vielen Punkten übereinstimmt und für den auch gelten kann, was in dem Generalstabswerk über den Krieg 1870 über „Kriegsplan" allgemein gesagt wird:

„Bei dem ersten Aufmarsche einer Armee kommen die vielseitigsten politischen und geographischen Erwägungen neben den militärischen in Betracht. Fehler in der ursprünglichen Versammlung der Heere sind im ganzen Verlauf der Feldzüge kaum wieder gut zu machen. Alle diese Anordnungen aber lassen sich lange vorher erwägen und — die Kriegsbereitschaft der Truppen, die Organisation des Transportwesens vorausgesetzt — müssen sie zu dem beabsichtigten Resultat führen.

Anders verhält es sich bei der weiteren Aufgabe der Strategie, der kriegerischen Verwendung der bereit gestellten Mittel, also bei den Operationen.

Hier begegnet unserem Willen sehr bald der unabhängige Wille des Gegners. Dieser kann zwar beschränkt werden, wenn man rechtzeitig zur Initiative fertig und entschlossen ist, aber man vermag ihn nicht anders zu brechen als durch das Gefecht.

Die materiellen und moralischen Folgen jedes größeren Gefechts sind nun so weitgreifender Art, daß durch dieselben meist eine völlig veränderte Situation und mit ihr eine neue Basis für neue Maßnahmen geschaffen wird. Kein Operationsplan kann mit einiger Sicherheit über das erste Zusammentreffen mit der feindlichen Hauptmacht hinausreichen. Nur der Laie glaubt in dem Verlaufe eines Feldzuges die voraus geregelte Durchführung eines in allen Einzelheiten festgestellten und bis an das Ende eingehaltenen ursprünglichen Planes zu erblicken. Gewiß wird der Feldherr seine großen Ziele stetig im Auge behalten, unbeirrt darin durch die Wechselfälle der Begebenheiten, aber die Wege, auf welchen er sie zu erreichen hofft, lassen sich weit hinaus nie mit Sicherheit vorzeichnen."

Auf das Vorhandensein eines bestimmten Kriegsplanes deuten die raschen, energischen Schläge unmittelbar bei Kriegsausbruch. Die Ziele der Marine in dem ersten Abschnitt werden bestimmter bezeichnet in dem bemerkenswerten Bericht (ab-

Digitized by Google

gedruckt im dritten Band S. 345) Togos, den er am Schlusse des Krieges dem Kaiser über die Flottentätigkeit erstattet hat. Dort heißt es: „Als die Flotte die Operationen des I. Kriegsabschnittes eröffnete, wurden die ersten Aufgaben zu Wasser und zu Lande durch E. M. Befehle bestimmt. Sie forderten in der Hauptsache, das feindliche Geschwader in Ryojun einzuschließen und es von dem Stützpunkt Wladiwostok abgeschnitten zu halten." Die im ersten Bande auf S. 11 abgedruckte Allerhöchste Ordre enthält die Befehle für die Flotte zur Eröffnung der ersten Operation. Dort wird aber nicht „die Einschließung" der in Ryojun befindlichen Flottenteile befohlen, sondern „die Vernichtung". Admiral Togo hat sich in seinem Bericht also dem Resultat angepaßt.

Der in dem Befehl unausgesprochene Zweck der ersten Unternehmungen war und mußte sein, die Seeherrschaft auf einem bestimmten Teilgebiet des Kriegsschauplatzes (die koreanische Westküste) zu erlangen, um die Hauptwaffe, die Armee, ungestört ansetzen zu können. Die japanische Seestrategie mußte sich insofern ein beschränktes Ziel setzen, als zu einem Offensivvorgehen gegen die beiden russischen Stützpunkte, Port Arthur und Wladiwostok, sowie zur Sicherung des ganzen für Landungszwecke in Frage kommenden koreanischen Küstengebiets die verfügbaren Kräfte nicht ausreichten. Clausewitz sagt mit Bezug auf das „beschränkte Ziel": „Ein solcher Angriff kann sich viel weniger von der Verteidigung der nicht unmittelbar gedeckten Punkte losmachen. Es kann in ihm also auch die Vereinigung der Kräfte in Zeit und Ort niemals so weit getrieben werden, als in einem Kriege, der gegen den Schwerpunkt des feindlichen Staates gerichtet ist." Solchen Erwägungen trug die Detachierung des Geschwaders Kamimuras nach der Korea-Straße zur „Überwachung" der Wladiwostok-Streitkräfte und des Seegebiets nördlich der Koreastraße Rechnung. Eine nicht zu umgehende Teilung bereiter Kräfte, die mehrfach wohl als unvermeidliches Übel im Verlaufe des Krieges empfunden wurde. Auch die Bewachung der Zugangstraßen zur Japanischen See beanspruchte dauernd Machtmittel, die allerdings aus dem veralteten und für die Offensivunternehmungen daher wenig geeigneten Material entnommen wurden.

An dem ersten Kriegsziel: „Vernichtung der russischen Seestreitkräfte in Ryojun, hierzu Konzentrierung der Hauptkräfte und Verzicht auf die sichere Einschließung der in Wladiwostok befindlichen russischen Kreuzer", ist festgehalten worden, obwohl die öffentliche Meinung zeitweise — nach den Erfolgen der Russen im Handelskrieg in der Japan-See und östlich der Japanischen Inseln — recht energisch Änderungen forderte. Es muß als Anzeichen der Stärke der japanischen Regierung angesehen werden, daß sie trotz „öffentlicher Meinung" unentwegt an ihren Zielen festhielt. An der „Vernichtung" der russischen Port Arthur-Schiffe war allerdings hauptsächlich die japanische Armee beteiligt. Die Flotte hielt sie nur fest.

Die Kriegsleitung begnügte sich mit zwei Diversionen gegen Wladiwostok zu Zeitpunkten, in denen die Kriegslage vor Port Arthur die zeitweilige Detachierung stärkerer Kräfte gestattete. Die hierbei (6. und 7. März) erfolgte Beschießung Wladiwostoks kann nur als eine Demonstration angesehen werden. Die Vorsicht des Admirals Kamimura bei dieser Gelegenheit deutet jedenfalls darauf hin. Im übrigen wurden alle Kräfte — Flotte und Armee — unter erkennbarer Schonung der

Digitized by Google

ersteren in zielbewußter Durchführung des Grundgedankens des Operationsplans eingesetzt, um zunächst die Port Arthur-Flotte ganz zu vernichten und um so die Seeherrschaft zu erreichen, von deren Gewinnung und Erhaltung der Ausgang des Krieges abhing. Das Admiralstabswerk läßt erkennen, wie energisch Togo mehrfach in diesem Sinne bei der Armeeleitung vorstellig wurde. Der japanische Admiral bezeichnete später den zehnmonatigen Belagerungskampf als den wichtigsten Kriegsabschnitt, in dem die höchsten Anforderungen an das Personal und Material gestellt werden mußten, und fügt hinzu: „Diese Tätigkeit sicherte aber den Ausgang des Krieges; Tsuschima ist dieser Arbeit zu verdanken." Von der Zeit vor der großen Schlacht, „die den Feind vom Meere fegte," konnte er mit Recht sagen, daß seine Geschwader den Gegner „mit Ruhe" erwarteten. Der neue Operationsplan ergab sich klar aus den nunmehr vorhandenen Verhältnissen auf dem Kriegsschauplatz. Vielleicht hatte der ursprüngliche japanische Kriegsplan gehofft, daß die Inbesitznahme Port Arthurs und damit die völlige Vernichtung des russischen Geschwaders schneller erfolgen würde. Sah man sich in dieser Beziehung getäuscht, so konnten die überraschend großen direkten Erfolge gegen die russischen Seestreitkräfte im Verlauf der Blockade, mit denen der Kriegsplan kaum von Anfang an rechnete und rechnen durfte, dafür entschädigen.

Den Widerstand Port Arthurs und die Bedeutung seiner Verteidigungseinrichtungen zu Wasser und zu Lande hat — so will es scheinen — der japanische Operationsplan unterschätzt. Aus einer Wendung auf S. 50 des ersten Bandes kann man z. B. folgern, daß die Sperrung der Hafeneinfahrt Ryojuns einen wohl vorbereiteten Teil des japanischen Angriffsplans bildete. Der Ausgang des ersten Sperrversuchs (fünf Dampfer) belehrte dann darüber, daß die verwendeten Mittel nicht ausreichten, und veranlaßte die Wiederholung mit stärkeren Kräften (zweiter Sperrversuch vier Dampfer, dritter zwölf Dampfer).

Das Admiralstabswerk enthält begreiflicherweise keine Andeutungen darüber, welche Änderungen der Operationsplan hätte erleiden müssen, wenn eine der einleitenden Unternehmungen mißglückt wäre. Wenn er wahrscheinlich auch nicht nur auf Eröffnungserfolgen aufgebaut war, so wird doch zuzugeben sein, daß für die japanische Leitung schon große Schwierigkeiten und Verzögerungen entstanden wären, wenn beispielsweise der überraschende Torpedobootsangriff auf das Port Arthur-Geschwader völlig mißglückt oder der Ausgang eines ersten Seegefechts für die Japaner ungünstig gewesen wäre. Ob man die ersten Erfolge japanischerseits als genügend ansah, kann zweifelhaft sein. Der Dankerlaß des Kaisers spricht Anerkennung aus „in der Hoffnung, daß die Flotte in Zukunft immer größere Leistungen vollbringen werde". Die ersten Schläge bei Beginn des Krieges erleichterten jedenfalls der japanischen Kriegsleitung die Durchführung ihrer Pläne ganz außerordentlich. Sie waren der wichtigste Teil des Operationsplanes.

Neben den politischen Verhältnissen interessiert den den Krieg Studierenden wesentlich auch der Vergleich der für beide Seiten in Frage kommenden Machtmittel und die Ausstattung des Kriegsschauplatzes mit Basishäfen, Stützpunkten, Docks, Verkehrsmitteln usw. Das Admiralstabswerk enthält sich bei Aufzählung der beiderseitigen Streitkräfte jedes kritischen Vergleichs. Es bringt nur die Dislozierung bei Kriegsausbruch und eine graphische Darstellung auf einer der Skizzen. Eine

Digitized by Google

Charakteristik des Kriegstheaters unterbleibt ganz. Diese Verhältnisse näher zu untersuchen, hierbei zu kritischer Beurteilung der strategischen Gesamtsituation bei Ausbruch des Krieges gewisse Imponderabilien zu berücksichtigen, die Frage dabei aufzuwerfen, wie ein energisches offensives Vorgehen von russischer Seite etwa berechtigt oder erfolgversprechend gewesen wäre, könnte eine dankbare Aufgabe sein.

Das Admiralstabswerk bietet an mehreren Stellen — ohne daß dieses Thema dort einheitlich behandelt wird — Gelegenheit zur Prüfung der Frage, wie in diesem Land- und Seekriege, wo die beiden Schwesterwaffen meist stark aufeinander angewiesen waren, die Leitung der Operationen erfolgte. Auch für die Beurteilung der Befehlsführung hinsichtlich der Seestreitkräfte allein finden sich mehrfach Anhaltspunkte.

Wir wissen, daß in Tokio unter Vorsitz des Kaisers ein großes Hauptquartier bestand, in dem der Admiral Vicomte Ito die Interessen der Marine vertrat und die Befehle für die Seestreitkräfte erteilte. Nach Beendigung des Krieges sprach der Kaiser diesem großen Hauptquartier besonders seinen Dank aus unter Erwähnung dessen, daß das Kriegsziel erreicht sei.

Das Admiralstabswerk läßt erkennen, daß eine wichtige Tätigkeit des großen Hauptquartiers das Sammeln und Sichten von Nachrichten war — Nachrichten, „die es sammelte und verglich, ohne auch nur eine unbeachtet zu lassen".

In der Regel scheint von dort aus eine bestimmte Befehlserteilung an die Flotte erfolgt zu sein, wenn die Kriegslage verlangte, daß sich Flottenteile direkt in den Dienst der Armeeoperationen stellten. So erhielt Togo am 15. April 1904 seine Befehle über die Unterstützung der Landung der II. Armee und der 10. Division vom Vicomte Ito. Ebenso erhielt er nach Bildung der Mandschurischen Armee Befehl, sich mit Marschall Oyama in Verbindung zu setzen. Hier und an anderer Stelle wurden dann Admiralstabsoffiziere den Armeestäben zugeteilt, „wo ihnen die Vermittlung des Verkehrs und die Nachrichtenverbindung zwischen Armee und Flotte übertragen wurde".

Das Marineoberkommando des großen Hauptquartiers hat, wie es scheint, auf die Selbständigkeit der Seebefehlshaber große Rücksicht genommen und nur gelegentlich in die Operationen der Seestreitkräfte direkt befehlend eingegriffen. Das III. Geschwader stand bis 3. Februar 1905 direkt unter seinem Befehl. Dann wurde es auch Togo unterstellt. Die erste Unternehmung gegen Wladiwostok leitete das Oberkommando, den Befehl, die zweite durchzuführen, richtete es an Togo.

Der in der „Mandschur"-Desarmierungsfrage nach Shanghai detachierte Chef des III. Geschwaders erhielt die Detailanordnung, sich wieder auf sein Flaggschiff einzuschiffen.

Das Marineoberkommando erteilte Togo Februar 1905 Befehl, nach dem südlichen China und Batavia hin aufklären zu lassen. Das „Wie" blieb ihm anscheinend überlassen. Von derselben Stelle aus ergingen auch die Befehle für die Teilnahme der Marine an den Operationen gegen Sachalin im 3. Kriegsabschnitt.

Nach dem Falle von Port Arthur wurden der Flotten- und die Geschwaderchefs mit ihren Stäben nach Tokio berufen, um dort mit dem Marineoberkommando (und dem Marineminister) die neuen Pläne für das Verhalten der Seestreitkräfte aufzustellen. Hierbei wurde anscheinend ziemlich ins Detail gegangen. So wurde der

Digitized by Google

Vorpostendienst (gegen das anmarschierende Rojestwenski-Geschader) in der Koreastraße genau geregelt und die Sammelplätze für die Flottenteile bestimmt festgesetzt. Der besondere Wert, der nach wie vor auf den Besitz der Seeherrschaft gelegt wurde, drückt sich in den Worten des Admiralstabes aus: „Nach dem entscheidenden Sieg bei Mukden blieb dem Gegner nur noch die letzte Aussicht, durch Wiedererkämpfung der Seeherrschaft dem Ausgang des Krieges eine glückliche Wendung zu geben. In dem Maße, wie er seine letzten Kräfte für dieses Ziel einzusetzen sich bemühte, zwang er uns, immer sorgfältiger die Pläne zur Abwehr zu erwägen."

Das japanische Admiralstabswerk verzichtet im allgemeinen darauf, die den Befehlshabern erteilten Befehle im Wortlaut wiederzugeben. Im ersten Band findet sich auf S. 49 der Wortlaut des klaren Befehls für den ersten Sperrversuch, auf S. 88 der für den zweiten.

Die wichtige und bedeutsame Rolle, die die Stäbe und einzelne Admiralstabsoffiziere gespielt haben, liest man zwischen den Zeilen. Ihre Tätigkeit findet eine äußere Anerkennung durch die Art ihrer Eingliederung in das wahrscheinlich wohl vorbedachte Zeremoniell bei der Audienz Togos vor dem Kaiser nach Beendigung des Krieges:

In dem ersten Wagen saß Admiral Togo, sein Chef des Stabes und ein Admiralstabsoffizier des großen Hauptquartiers. In den nächsten Wagen saßen die Geschwaderchefs, ihre Stäbe und weitere Admiralstabsoffiziere des großen Hauptquartiers. In dem letzten Wagen saßen die beiden Marineminister und — wahrscheinlich der Veranstalter dieser Reihenfolge — der Chef des Oberkommandos Vicomte Ito.

Die Blockade Port Arthurs.

Dies Thema ist im Jahre 1907 durch Kapitänleutnant Vanselow ausführlich in dieser Zeitschrift behandelt. Eine erschöpfende Schilderung ist daher hier, um Wiederholungen zu vermeiden, nicht beabsichtigt. Immerhin soll auf einige Punkte hingewiesen werden.

Das Admiralstabswerk läßt nicht erkennen, ob es in der Absicht Togos lag, bei dem „Herausforderungskampf" am 9. Februar (unmittelbar nach dem Torpedobootsangriff auf das Port Arthur-Geschwader) eine Entscheidungsschlacht herbeizuführen oder nicht. Die Wirksamkeit des Feuers der Landbatterien — das japanische Admiralstabswerk nennt es hervorragend und bezeichnet auch als besonders günstig für die Russen die Hartschwenkung der japanischen Linie im Feuerbereich der Werke — veranlaßte Togo jedenfalls richtigerweise zum vorsichtigen Verhalten und zum Schonen seiner Schiffe, ein Prinzip, das im Laufe der Blockade immer mehr in die Erscheinung trat. Daß der Wunsch, entscheidend zu schlagen, auf japanischer Seite gelegentlich vorhanden war, geht aus der Stelle hervor, wo nach dem fünften Angriff gesagt wird: „Auf unserer Seite war das gleiche Verlangen vorhanden, eine große Entscheidungsschlacht zu schlagen. Der Feind hielt sich jedoch zaghaft im Bereich seiner Batterien und wagte nicht vorzugehen."

Die Blockadeerklärung erließ Togo bekanntlich erst am 26. Mai. Man hat den Eindruck - oder die unvollständigen Schilderungen des Admiralstabswerkes erwecken ihn —, daß der Überwachungsdienst oft nur lose gehandhabt wurde. Es bleibt

Digitized by Google

auch offen, ob so verfahren wurde, weil das Sicherungsprinzip im Vordergrund stand, oder ob man den Gegner gering einschätzte. Schon nach dem ersten Angriff gingen die Japaner an die Koreanische Küste zurück, und Port Arthur blieb, soweit erkennbar, nach dem vierten Angriff (10. März) z. B. 10 Tage fast unbeobachtet.

Der Erfolg des ersten Sperrversuchs war wohl ein unerwartet geringer. Es ist davon schon an anderer Stelle gesprochen. Inwieweit die Sperrversuche in ihrer Gesamtheit als Erfolge angesehen werden, wird nicht gesagt.

Von der Handhabung des Blockadedienstes kann man sich auf Grund der Angaben des hier besprochenen Werkes nur ein dürftiges Bild machen. Die Einzelheiten wären natürlich von Interesse. Ein gewisses Schema läßt sich aus der Schilderung auf S. 177 des ersten Bandes erkennen. Ebenso aus Andeutungen aus dem Verhalten der Seestreitkräfte am 23. Juni. Ergänzt wird das so gewonnene Bild durch Angaben, die nach der Schlacht am 10. August gemacht werden. Die japanische Bewachung konnte nicht verhindern, daß mehrfach russische Schiffe und Zerstörer aus Ryojun ausliefen und die Armeekämpfe unterstützten. Es ist wohl dem Mangel an Initiative auf russischer Seite zuzuschreiben, daß kein energischer Versuch gemacht wurde, die japanischen Landungsunternehmungen zu stören. Ob die japanischen Überwachungsmaßregeln dann ausgereicht hätten, bleibt offen. Erst von Ende Juli bis Anfang August scheint die Blockade enger gehandhabt zu sein, weil unter dem Druck der Armeeoperationen mit einem Ausbruch der Russen gerechnet werden mußte.

Ob Togo der Befehl des Zaren zum Auslaufen der Russen bekannt gewesen ist, wird nicht erwähnt.

Am 12. April ließ Togo — zum ersten Male — eine Minensperre vor Port Arthur legen, um das auslaufende russische Geschwader darauf zu locken und zu schädigen. Der Erfolg ist bekannt. Man hat den Eindruck, daß japanischerseits dieser Erfolg hätte besser ausgenutzt werden können. Vielleicht erfolgte der — ergebnislos verlaufende — darauf folgende achte Angriff (14. April), um diesen Fehler wieder gut zu machen. Das Admiralstabswerk schreibt mit Bezug auf das Wiedereinlaufen der Russen nach dem Tode Makarows: „Als der (japanische) Flottenchef alle feindlichen Schiffe in den Hafen einlaufen sah, war er sich gewiß, daß sie nicht erneut den Mut zum Kampfe haben würden." Das ist insofern richtig, als die Ausbruchsversuche am 23. Juni und am 10. August nicht um zu kämpfen, sondern um zu entweichen erfolgten.

Auffallend kärglich sind auch die Angaben über die Einrichtung des Flottenstützpunktes im Richozon-Archipel. Nachdem bis 4. Mai die „Südwestküste" Koreas als Basis gedient hatte, wurde vorübergehend „Korokuto" und vom 9. Mai ab der „Richozon-Archipel", nachdem seine Einrichtung vollendet war, als Stützpunkt benutzt. Die schweren Verluste Mitte Mai — „Yaschima", „Hatsuse", „Yoshino" (14. Mai) — haben das Verhalten Togos erkennbar stark beeinflußt. In diese Zeit fallen die Bewegungen der großen Transportflotte zur Ausschiffung der II. Armee. Die Russen blieben — obwohl der Untergang der „Hatsuse" bemerkt war — bis zum 18. Mai ruhig im Hafen, erleichterten also dem Admiral Togo seine schwierig gewordene Aufgabe sehr.

Nach diesen Verlusten hielten sich die großen japanischen Schiffe anscheinend fast ängstlich außerhalb der Minengefahrzone und des Bereiches der Küstengeschütze.

Digitized by Google

Gefechte mit ausbrechenden russischen Schiffen erfolgten auf große Entfernungen (z. B. 27. Juli).

Über die Schlacht am 10. August wird unter „Taktisches" gesprochen werden.

Nach dem Auslaufen Rojestwenskis aus Libau (15. September) lastete auf Togo offenbar ein stärkerer Druck. Er richtete eine gruppenweise Detachierung seiner Blockadeschiffe ein, er ermahnte General Nogi erneut, mit allen Kräften auf die Einnahme Port Arthurs und damit auf die endgültige Vernichtung der russischen Schiffe in diesem Hafen hinzuarbeiten. „Immerhin wünschte Admiral Togo im Hinblick auf den Zustand seiner Schiffe, daß die Vernichtung der russischen Schiffe in Ryojun auch nicht um einen Tag vorzögert werde." Wie erwähnt wird, rechnete man japanischerseits vorsichtigerweise mit der Möglichkeit des Erscheinens Rojestwenskis vor Port Arthur im Januar 1905. Die Russen selbst waren nicht so optimistisch und hatten als Termin frühestens Februar in Aussicht genommen.

In der Tat traf Rojestwenski die Nachricht vom Fall Port Arthurs bekanntlich noch in Madagaskar.

Als dann der Jireizan (203 m Höhe) am 5. Dezember genommen war, erwartete Togo noch einen Ausbruchsversuch der Russen. Er erfolgte nicht und konnte nicht erfolgen. Die meisten der russischen Schiffe lagen bereits, vom Steilfeuer der Japaner schwer beschädigt, versenkt im Hafenbecken.

Am 23. Dezember konnte Togo einen erheblichen Teil seiner Schiffe zur Ausführung der dringend nötigen Reparaturen nach der Heimat entsenden. Nicht um auszuruhen, sondern um sich bereit zu machen zu dem Entscheidungskampf mit dem näher heran rückenden Gegner, der noch einmal versuchen wollte, der japanischen Flotte die Seeherrschaft in der japanischen See streitig zu machen.

Die Kaiserliche Dankorder, die am 6. Januar 1905 an Armee und Flotte erging, hatte folgenden Wortlaut:

„Ryojun war die für Land- und Seekrieg wichtigste Festung Ostasiens. Die III. Armee und die Flotte haben mit vereinten unermüdlichen Anstrengungen lange den Mühsalen der Witterung und des Belagerungsdienstes getrotzt und in tapferen, blutigen Kämpfen die starken Festungswerke erstürmt, die Schiffe vernichtet, den Feind zur Übergabe gezwungen. Ich habe mich über die vollendete Pflichterfüllung von Offizieren und Mannschaften wie über den außerordentlich großen von ihnen erreichten Erfolg sehr gefreut."

Ohne die Leistungen der japanischen Flotte, die ohne Zweifel hoch anerkennenswert waren, herabsetzen zu wollen, wird man sagen müssen, daß es voll berechtigt ist, wenn in der Kaiserlichen Order zu lesen ist „III. Armee und Flotte", die Armee also in erster Linie genannt wird.

Torpedoboote, Torpedos und Minen.

Der allgemeine Eindruck hinsichtlich der Erfolge der Torpedowaffe im russisch-japanischen Kriege war der, daß trotz vielfach bewiesenen großen persönlichen Schneids der Torpedobootskommandanten und -Besatzungen relativ nur geringe positive Leistungen erzielt wurden, obwohl sich nicht gerade selten gute Angriffsgelegenheiten für die japanischen Torpedoboote zeigten.

Digitized by Google

Das Studium des japanischen Admiralstabswerkes bestätigt im großen und ganzen diese Auffassung und auch die, daß die Japaner im Laufe des Krieges viel durch die Praxis gelernt haben, wofür die wenigstens zum Teil erfolgreichen Angriffe japanischer Boote nach Tsuschima als Beweis angeführt werden können.

Das japanische Admiralstabswerk schildert gerade die Tätigkeit der Torpedoboote bei den verschiedenen Angriffen sehr eingehend unter fast liebevoller Berücksichtigung des Verhaltens jedes einzelnen Bootes. Mißerfolge, z. B. die nicht gerade selten vorgekommenen Havarien vor und während der Angriffe mit eigenen Schiffen oder Booten, werden nicht verschwiegen. Leider gestattet die Darstellung nur selten, bestimmte Schlüsse auf die Taktik der Boote und die Leitung der Massenangriffe zu ziehen.

Es will scheinen, als seien die Angriffe auf das russische Gros in der Nacht nach der Schlacht am 10. August ohne gemeinsame Leitung und ohne gemeinsamen, Havarien der eigenen Boote möglichst ausschließenden Plan erfolgt, während die Wendung auf S. 152 des dritten Bandes „gemäß vorher getroffenen Anordnungen" zu folgern erlaubt, daß die Torpedobootsangriffe auf das geschlagene russische Geschwader nach Tsuschima nach einem gewissen allgemeinen Plane erfolgten. Diese und andere Verhältnisse im ganzen Verlauf des Krieges zu untersuchen und den japanischen Mißerfolgen nachzugehen dürfte nicht uninteressant sein.

Die erfolgreiche Verwendung von Torpedobootsmassen ist zweifelsohne eine große Kunst, die nur durch zahlreiche, dem Ernstfalle angepaßte und daher nicht ungefährliche Friedensübungen erlernt werden kann. Sie verlangt rasches Disponieren der höheren Führer — denn die Lage läßt sich meist erst sehr spät am Tage und kurz vor der Dunkelheit übersehen —, entschlossene und kurze Befehlserteilung des Leiters gemeinsamer Angriffe, volles Verständnis für die Situation und sinngemäßes Eingehen der Flottillen- und Halbflottillenchefs auf die Intentionen des Leiters, Selbständigkeit des Entschlusses bei nie ausbleibenden Störungen des Angriffsplanes. Für das erfolgreiche Wirken des einzelnen Verbandes und jedes Bootes und damit des Gesamtangriffs bleibt dann noch selbstverständliche Voraussetzung das Vertrautsein der Torpedobootsbesatzungen mit ihren Waffen, dem Boot selbst und dem Torpedo. Ein gut durchgebildetes und technisch hochstehendes Unterpersonal bis herab zum letzten Torpedoheizer ist von hoher Bedeutung. Die Schilderungen des Admiralstabswerkes lassen erkennen, daß die Durchbildung in der Flottille nicht sehr gut gewesen sein kann. Möglicherweise liegt auch der eigenartige Torpedobootsdienst dem japanischen Naturell nicht besonders. Eine gewisse Vorliebe für das „bootsweise Auflösen" tritt hervor. Freiwillig oder unfreiwillig kamen die Verbände bald auseinander. Eine vollendete Durchbildung läßt sich nicht in wenigen Jahren aus dem Boden stampfen, und so erklärt es sich vielleicht, wenn die japanischen Boote besonders im ersten Teil des Krieges weniger große Erfolge aufzuweisen hatten, als man bei den bekannten und bewiesenen Charaktereigenschaften der japanischen Offiziere und Mannschaften anzunehmen berechtigt war.

Immerhin darf eins nicht vergessen werden: der erfolgreiche Nachtangriff der japanischen Torpedoboote bei Beginn des Krieges auf das vor Port Arthur liegende russische Geschwader hat dem Verlauf des Krieges die japanischerseits gewollte Wendung

Digitized by Google

gegeben. Die bei diesem Angriff erzielten Treffer — 10 angreifende Boote mit je 2 Rohren, also 20 Schuß, 3 Treffer = 15 Prozent auf 400 m (?)*) Entfernung — können, zumal da der Angriff auf einem nahezu unvorbereiteten Gegner überraschend erfolgte, als ein bemerkenswertes Schießresultat nicht wohl angesprochen werden. Auch sonst hat man den Eindruck, daß die japanischen Boote kein besonderes Geschick beim Angriff entwickelten. Aber der Erfolg genügte dennoch, um das I. russische Geschwader an Port Arthur zu binden, für die folgende Zeit matt zu setzen und so den Japanern die Seeherrschaft zu sichern, die sie gerade der Armeetransporte wegen für die erste Zeit unbedingt brauchten.

Das Admiralstabswerk äußert sich nicht, warum die angreifenden Boote sich bei dieser Gelegenheit einer Unterstützung durch Kreuzer nicht zu erfreuen hatten, auch sonst wird durch die Schilderung nicht erkennbar, ob und wie japanische Kreuzer und Torpedoboote in diesem Kriege zusammen gearbeitet haben.

Während der Port Arthur-Blockade sind die Torpedobootstreitkräfte ohne Zweifel durch den Wachtdienst usw. stark angespannt worden.

Ihre Teilnahme an den Sperrversuchen, wobei sie sich durch den Schneid ihres Vorgehens beim Heranführen der Sperrdampfer und besonders bei dem Retten der Sperrschiffsbesatzungen auszeichneten, ist sehr bemerkenswert. Im artilleristischen Einzelkampf mit russischen Zerstörern blieben sie immer siegreich.

Es dürfte sich für den Torpedospezialisten lohnen, die Tätigkeit und die Erfolge der japanischen Torpedoboote an der Hand des Admiralstabswerkes noch genauer durchzuprüfen. Das Thema ist interessant genug, und das Material, das das hier besprochene Buch bietet, ist, wenn es auch keineswegs lückenlos ist, doch reichhaltig genug, um einen solchen Versuch aussichtsvoll zu machen.

Ich will mich darauf beschränken, noch kurz einige Momente hervorzuheben, die mir aufgefallen sind:

Bei den Angriffen der 1., 4., 5. Zerstörerdivision in der Nacht nach dem ersten Sperrversuch von Port Arthur (23. März 1904) sind anscheinend keine Treffer erzielt, aber von einem Boote wird berichtet, daß es einen Torpedo auf ein russisches Wachtboot — ein zweckloses Unternehmen — verfeuert habe. Im Gegensatz hierzu zeigt ein Boot bei dem Angriff in der Nacht nach Tsuschima die große Selbstzucht, auf ein dem Kentern schon nahes russisches Schiff nicht mehr seinen Torpedo zu lancieren, um ihn für ein besseres Ziel aufzuheben.

In der Nacht vom 23. zum 24. Juni 1904 erfolgte ein Massenangriff sämtlicher zur Stelle befindlichen Torpedofahrzeuge auf das nach dem erfolglosen Ausbruchsversuch außerhalb des Hafens vor Anker liegende russische Geschwader. Das Admiralstabswerk zählt 34 Einzelangriffe japanischer Boote auf. Treffer wurden nicht erzielt. Die Russen wollen später, soweit mir aus anderen Quellen erinnerlich ist, zwölf Torpedos treibend gefunden haben. Die Aussichten für Torpedoboote können in dieser Nacht nicht schlecht gewesen sein. Das russische Geschwader, dessen Formation das Admiralstabswerk „ziemlich ungeordnet" nennt, ankerte in der Nacht auf der Reede.

*) Über die Entfernung wird im Admiralstabswerk nichts gesagt. Aus der Skizze kann man 400 m gissen.

Digitized by Google

Die japanischen Torpedoboote hatten seit Beginn der Dunkelheit (8 Uhr 30 Min. nachmittags) Fühlung an ihm. Die letzten Angriffe erfolgten 4 Uhr 30 Min morgens.

Am 27. Juni 1904 griffen mehrere Torpedoboote die auf Reede liegende „Diana" an. Drei Torpedos verfehlten nach dem Admiralstabswerk ihr Ziel. Nach der Schlacht am 10. August griffen die am Abend bei dem fechtenden Geschwader stehenden japanischen Torpedobootzerstörer und Torpedoboote die nach Port Arthur zurückkehrenden Russen an. Es wird von 37 „Angriffen" detailliert berichtet. Über Erfolge verlautet nichts.

Die mit Lancierrohren ausgestatteten Decksboote der „Mikasa" und „Fuji" beteiligten sich mehrfach — ohne Erfolg — bei nächtlichen Angriffen.

Im Admiralstabswerk eingehend geschildert wird auch der Angriff auf die „Sjewastopol", das einzige russische Schiff, das mit einigem Erfolg den Versuch machte, sich der Zerstörung durch das indirekte Feuer der japanischen Landbatterien durch Verlegung seines Ankerplatzes außerhalb des Hafens zu entziehen. Dort schließt die Schilderung mit den Worten: „So hatten seit dem 9. Oktober 10 Divisionen (30 Boote, mehrere Beiboote usw.) bis zum 16. Oktober 6 mal angegriffen; 2 Torpedoboote waren schwer havariert und 35 Mann gefallen."

Auch der Versuch, einen für dieses Unternehmen besonders vorbereiteten Torpedo durch einen freiwilligen Schwimmer an sein Ziel zu bringen, mißlang trotz der Todesverachtung des Angreifers.

„Sjewastopol" war schließlich durch einen Torpedo am Heck beschädigt, schwamm aber weiter. Dieser Aufwand an Kraft, der mit dem Resultat nicht in Einklang zu stehen scheint, gegen ein schon schwer durch Artillerie beschädigtes einzelnes Schiff, diese Energie bei dem Versuch, endgültig zu vernichten, versteht man nur, wenn man sich in die Lage Togos versetzt, der, koste es, was es wolle, mit dem Port Arthur-Geschwader reinlich fertig werden wollte, um sich und seine Schiffe für seine neue Aufgabe, die Vernichtung des anrückenden Rojestwenski-Geschwaders, vorzubereiten. Aus diesem rücksichtslosen Einsetzen wertvoller leichter Streitkräfte gegen ein feindliches Objekt, dessen Kampfkraft nicht mehr beträchtlich war und dessen Entkommen damals schon als höchst unwahrscheinlich angesehen werden mußte, könnte man vielleicht auf eine gewisse Minderbewertung der Torpedobootswaffe durch den Flottenchef schließen.

Die Torpedobootsangriffe während der Port Arthur-Blockadezeit erfolgten meistens auf zu Anker liegende Schiffe. Nur nach der Schlacht am 10. August wurde das zurückgehende russische Gros — erfolglos — auch in Fahrt angegriffen.

Am 1. Juli 1904 hatten auch die dem Geschwader Kamimuras zugeteilten Torpedobootstreitkräfte in der Koreastraße Gelegenheit, einen in Fahrt befindlichen Verband, die drei russischen Wladiwostok-Kreuzer, anzugreifen. Das Admiralstabswerk geht über den Mißerfolg — die Russen berichten von zwecklosem Schießen japanischer Boote auf sehr große Entfernung — mit einigen Zeilen hinweg. Recht interessant sind die Angaben jedoch über die Nachlese, die die japanischen Torpedoboote auf dem Tsuschima-Schlachtfeld hielten.

Auf die besonders ungünstigen Witterungsverhältnisse wird besonders aufmerksam gemacht. „Die Boote schlingerten bei dem hohen Seegang um 50 bis 60°.

Digitized by Google

Die Kompasse waren unbenutzbar." Vielleicht sollen damit die in Summe nicht sehr großen Erfolge begründet werden, oder das Wetter muß in der Nacht rasch besser geworden sein. Die Schilderung läßt jedenfalls erkennen, daß havarierte Boote einander in Schlepp nahmen und von mehreren gesunkenen Torpedobooten die im Wasser schwimmende Besatzung fast vollständig gerettet werden konnte. Früher erwähnt ist ja schon und wird hier erneut bestätigt, daß die japanischen Torpedoboote die russischen Schiffe hauptsächlich deswegen fanden, weil diese zu früh und zu lange mit ihren Scheinwerfern leuchteten. Den Mißerfolg der japanischen Boote nach der Schlacht am 10. August schreiben die Russen dem Umstand zu, daß sie nicht leuchten konnten, weil ihre Scheinwerfer zerschossen waren. Obwohl gefunden, gelang es Nebogatow nach Tsuschima bekanntlich dennoch, sich mit einem erheblichen Teil der von ihm geführten Schiffe durch eine energische Kursänderung dem Gegner zu entziehen.

Das Resultat des Nachtangriffes der japanischen Boote (40 Zerstörer und Boote) war: „Nawarin" untergegangen, „Ssissoi Weliki", „Nachimow", „Wladimir Monomach" schwer beschädigt.

Die Zahl der von den japanischen Booten verfeuerten Torpedos war anscheinend sehr groß. Der schwer beschädigte und fast verteidigungsunfähige „Ssuworow" war schon dem Tagangriff dreier Zerstörerdivisionen zum Opfer gefallen. Er wehrte sich mit dem letzten verwendbaren Geschütz, wie auch Ssemenow erzählt, tapfer gegen seine Angreifer, was auch das Admiralstabswerk besonders anerkennt. Aus den japanischen Einzelschilderungen kann man herauslesen, daß „Ssuworow" fünf Torpedotreffer erhalten hat, ehe er kenterte.

Bemerkenswert sind noch einige Details über das Verhalten der japanischen Torpedoboote während des Nachtangriffs. Die russischen Schüsse trafen die Boote mehrfach, nachdem diese ihren Schuß schon abgegeben hatten. Das Boot Nr. 68 erhielt in dieser Situation einen Kesseltreffer und dann, gestoppt im feindlichen Feuer liegend, noch 30 weitere Treffer. Eine Abteilung lief voll. Der mühevollen Arbeit der Besatzung gelang es dennoch, das Boot über Wasser zu halten und in den Hafen zu bringen.

Auf Nr. 35 traf ein Geschoß die Maschine und verurteilte das Boot mitten im feindlichen Feuer zur Bewegungslosigkeit. Obwohl der Kommandant und sieben Mann verwundet wurden, versuchte man, anfangs mit Erfolg, die provisorische Dichtung des Lecks und lud den Bugtorpedo in das schwenkbare Breitseitrohr, um bei Auftreten eines neuen Gegners schußbereit zu sein. Schließlich ging das Boot unter, ein anderes rettete aber die ganze Besatzung. Erwähnt sei hier auch, da von der Lecksicherung die Rede ist, daß der alte „Wladimir Monomach" ein durch einen japanischen Torpedo erhaltenes Leck mit Erfolg abdichten konnte, daß die Stützen aber zusammenbrachen, als er vor neuen Booten mit hoher Fahrt nach der havarierten Seite abdrehen mußte.

Mit Bezug auf die Verwendung der Boote in der Tagschlacht (Tsuschima) erwähnt das Admiralstabswerk, daß die 4. Zerstörerdivision, die sich 1000 m in Lee der 3. Division aufhielt, Verluste durch Weitgänger hatte und daher schnell Abstand vergrößerte.

Japanische Schiffe sind anscheinend nie dazu gekommen, im Gefecht von der

Digitized by Google

Torpedowaffe Gebrauch zu machen. Die Russen haben den Torpedo mehrfach zum Versenken gekaperter Handelsdampfer verwendet. In dem Kreuzergefecht in der Koreastraße (14. August) hielt sich der schwer beschädigte „Rurik" die gegen Ende des Gefechts herankommenden und ihn enfilierenden kleinen japanischen Kreuzer durch (ihr Ziel verfehlende) Bug- und Heckschüsse in etwas größerer Entfernung.

Dürftig sind auch die textlichen Angaben des japanischen Admiralstabswerkes über den Minenkrieg. Bei den großen Verlusten gerade durch Minen ist das auffällig. Im ganzen gerieten — auf beiden Seiten — 26 Schiffe und Fahrzeuge auf Minen. Es waren 15 Totalverluste und 11 Beschädigungen zu verzeichnen. Nur an einigen wenigen Stellen finden sich genauere Angaben über das Auslegen japanischer Sperren.

In zwei Fällen handelt es sich um die Sperrung der Zugänge von Wladiwostok. Am 23. April 1904 ließ Kamimura bei der zweiten Unternehmung gegen diesen Hafen 75 Minen in diesem Seegebiet legen, und ebenso warf das II. japanische Geschwader im April 1905, als die Nachricht eintraf, Rojestwenski habe Singapore passiert, zwischen Korsakow und Kap Askold 715 Minen.

Das Auslegen der Minensperre durch die IV. und V. Zerstörerdivision vor Port Arthur am 12. April 1904, durch die das Flaggschiff Makarows, die „Petropawlowsk", zum Sinken gebracht und die „Pobjeda" beschädigt wurde, wird im ersten Band geschildert. Bemerkenswert dabei ist die Erwähnung der Tatsache, daß sich die Minen legenden Zerstörer in der Nacht sehr gut nach den russischen Scheinwerfern orientieren und Ortsbestimmungen machen konnten.

Darüber, wie japanischerseits während der Port Arthur-Blockade der Minengefahr zu begegnen versucht wurde, fehlen alle näheren Angaben. Daß man im dritten Kriegsabschnitt — nach Tsuschima — bei der Unternehmung gegen Sachalin (Karafuto) besonders vorsichtig bei der Annäherung an die feindliche Küste war, läßt die Schilderung dieser Unternehmungen deutlich erkennen. Die fehlende Gegenwirkung machte diese Vorsichtsmaßregeln einfach, und man konnte sich den Luxus, viel Zeit darauf zu verwenden, leisten. Aber auch hier fehlen Angaben, ob die Vorsicht geboten war und Minen gefunden wurden oder nicht.

Togos ganzes Verhalten bei der Port Arthur-Blockade läßt nach dem schweren Verlust der „Hatsuse" und „Yaschima" aber klar erkennen, wie hoch er die Minengefahr einschätzte. Für die Dürftigkeit des Textes entschädigen in gewisser Beziehung die Skizzen 14, 15 und 16 des ersten Bandes. Hier finden sich sehr interessante graphische Darstellungen der durch die japanische Flotte gelegten Minenfelder (sie lassen Vermutungen über die den Sperren zugrunde liegenden taktischen Ideen zu, Anhaltspunkte über die Zahl der verwendeten Minen werden aber nicht gegeben), über die durch die Japaner treibend aufgefundenen russischen Minen und über die russischerseits gefundenen und gefischten Minen. Die Tatsache, daß offenbar sehr viele Minen vertrieben sind, läßt Schlüsse zu auf die Unzuverlässigkeit des verwendeten Minenankermaterials. Auch die zahlreichen Orte, an denen Schiffsverluste durch Minen stattfanden, sind eingezeichnet.

Das Admiralstabswerk erwähnt bei der Schilderung der Ausreise Rojestwenskis, daß die Russen mit Minengefahr und Torpedobootsangriffen in der Ost-

Digitized by Google

und Nordsee gerechnet haben. Unerwähnt bleibt, ob diese Gefahr bestand oder nicht. Weder das eine noch das andere wird gesagt, jede Kritik der russischen Maßnahmen ist vermieden. Ssemenow hat bekanntlich behauptet, im Besitz tatsächlichen Materials dafür zu sein, daß ein Angriff auf das ausreisende russische Geschwader in der Ost- und Nordsee geplant war.

So bietet das Admiralstabswerk auch für den, den die Minenverwendung interessiert, geeigneten, wenn auch begrenzten Studierstoff. Auf die große Bedeutung, die die Minengefahr im Blockadekampf vor Port Arthur, allerdings eng beschränkt auf diesen, gehabt hat, braucht hier nicht weiter hingewiesen zu werden. Die Erfahrungen, die der russisch-japanische Krieg in dieser Beziehung gezeitigt hat, sind wohl überall, wenn auch nicht überall gleichartig gewertet worden.

Zusammenwirken von Armee und Flotte.

Der ganze russisch-japanische Krieg ist ein Musterbeispiel für ein erfolgreiches, einheitlich geleitetes Zusammenwirken von Armee und Flotte in großem Maßstabe. Die Abhängigkeit der einen Waffe von der andern tritt bei der Schilderung der Kriegsereignisse vielfach in die Erscheinung. „Im ersten Abschnitte des Krieges mußte", wie Vizeadmiral Frhr. v. Maltzahn es einmal treffend gesagt hat, „die Flotte das Ansetzen der Armee, die allein auf dem Festlande die Entscheidung herbeiführen konnte, durch Erzwingung der Seeherrschaft, Sicherung der Seewege, Unterstützung bei den Landungen der einzelnen Armeeteile, ermöglichen. Die Armee ihrerseits schloß dann Port Arthur zu Lande ein, vernichtete dort mit Hilfe der gelandeten Marineartillerie die von der japanischen Flotte blockierten russischen Seestreitkräfte und trug so sehr wesentlich zur Vorbereitung des Erfolges von Tsuschima bei. Den Zweck der Belagerung Port Arthurs durch die Armee wird man dahin definieren können: Vernichtung der russischen Flotte unter Schonung der eigenen. Bei Tsuschima stattete die Flotte dann der Armee ihren tatkräftigen Dank ab. . . ." Der unerwartet große Erfolg dieses Seesieges beendete auch den Krieg auf dem Festlande, wo trotz der japanischen Armeesiege ein gewisses Stocken der Vorwärtsbewegung eingetreten war. Der sichere Besitz der absoluten Seeherrschaft gab den Japanern ein Übergewicht, das den Russen die Fortsetzung des Krieges wenig aussichtsvoll machte. Auch nach Tsuschima wirkten Armeeteile und Marine nochmals direkt, und zwar bei der Sicherung eines der angestrebten Siegespreise, der Eroberung Sachalins, zusammen. „Dank des Zusammenwirkens von Armee und Flotte", so wird gesagt, „gelang in 3 Wochen die Einnahme von Sachalin, wobei sich 70 russische Offiziere und 3200 Mann ergaben."

Es wäre an sich verständlich, daß etwaige Differenzen zwischen den beiden Schwesterwaffen — wie sie in der Geschichte überseeischer Expeditionen so oft zutage getreten sind*) — in dem Admiralstabswerk unerwähnt geblieben wären. Man gewinnt aber im Gegenteil den Eindruck, daß zwischen den beteiligten Führern von Flotte und Armee überall, wo das gemeinsame Ziel ihnen gemeinschaftliche Aufgaben stellte, vollste Übereinstimmung herrschte und jede unangebrachte Rivalität ausgeschaltet wurde.

*) Vgl. Nauticus 1901, „Überseeische Expeditionen".

Digitized by Google

Das Vorhandensein eines großen Hauptquartiers, von dem in wichtigen Fällen offenbar genauere, beide Teile bindende Befehle ausgegeben wurden, hat dies erfolgreiche Zusammenwirken zweifellos unterstützt. Aber auch dort, wo die Gemeinsamkeit des Handelns nur eine Folge des Benehmens der Armee- und Flottenführer untereinander war, wurden offenbar berechtigte Wünsche der einen Partei durch die andere in hingebender, selbstloser Weise erfüllt. Soweit mir bekannt, hat Togo nur einmal, im Juni, die Gestellung von Begleitschiffen für Armeetransporter ablehnen müssen, da er durch Detachierungen gegen Wladiwostok stark geschwächt war. Das Vorhandensein von abkommandierten Admiralstabs- und Generalstabsoffizieren bei den Stäben der Land- und Seebefehlshaber erwies sich als sehr nützlich. Das Ziel einte überall die Kräfte. Das ist um so bemerkenswerter, als anscheinend nach dem Kriege, gerade in letzter Zeit, eine gewisse Rivalität zwischen Armee und Marine vorhanden zu sein scheint: beide glauben sich im Interesse der Stärkung der Wehrkraft des Vaterlandes vergrößern zu müssen, und bei der Beschränktheit der finanziellen Mittel wünscht jede der beiden Waffen vor der anderen den Vorrang einzunehmen. Wer sich für das Zusammenwirken von Armee und Flotte in diesem Kriege interessiert, dem wird das Admiralstabswerk allerlei Material für ein Detailstudium bieten. Nicht ohne Interesse ist zunächst die Frage, wo am besten die Landung der japanischen Armeen sich vollzogen hätte. Der Major Löffler sagt hierzu in seinem Werk „Der russisch-japanische Krieg": „Durch den Umweg über Korea entstand nur Zeitverlust. Die Russen haben 4 Monate lang geerntet, wo sie nicht gesät hatten, und sind in dieser Zeit zu einem mindestens gleich starken Gegner herangewachsen, der sich in ständiger Unterkunft bei geregeltem Nachschubdienst geschont und seine neuen Verbände gefestigt hatte." Abschließend untersucht kann die ganze Frage nur durch ein Studium der militärisch-politischen Verhältnisse des ganzen Kriegsschauplatzes bei Beginn des Krieges werden, das schon oben angeregt war. Über das Wie der Landungen der verschiedenen Armeen finden sich ziemlich detaillierte Angaben im zweiten Bande des Admiralstabswerkes. Wir erfahren dort Näheres über die Bildung und Tätigkeit von Armee-Ausschiffungskommandos, denen auch Marinepersonal (Zimmerleute) zugeteilt war. Die Stärken der Transportflotten, Angaben über die Vorbereitung der Ausschiffung, die Art der Verwendung der Hilfsmittel der Flotte, Landungszeiten, Schutz der Transportflotten im Hafen und auf dem Marsche werden gegeben. Von besonderem Interesse ist auch, den Zusammenhang zwischen den Sperrversuchen gegen Port Arthur und den Terminen der beabsichtigten Ausschiffung größerer Armeeteile festzustellen. Deutlich erkennbar ist er bei dem zweiten Angriff Togos (16. Februar) und der Landung der 12. Division in Chemulpo (19. Februar), bei dem zweiten Sperrversuch und der Landung der 1., 2. und 3. Division in Kwantung, schließlich bei dem dritten Sperrversuch (3. Mai) und der Armeelandung in Entaio. Die Flotte hatte aus Ergänzungsmannschaften der Schiffe ein besonderes, durch Felddienstübungen geschultes Flottenlandungskorps (26 Seeoffiziere, 1016 Mann) gebildet, das mehrfach vor Ausschiffung der Armeetruppen ausgeschifft wurde und so während der Ausbootung als Sicherheitsmaßregel gegen Störungen durch den Gegner diente. Ferner war unter Leitung von Seeoffizieren eine Zentrale für den Ausschiffungsdienst gebildet. Die Schiffsverbände der Flotte stellten für die Landungen ihre Boote.

Digitized by Google

Trotz schwieriger Verhältnisse wurden damit allein einmal 9500 Mann an einem Tage gelandet. Die verfügbaren Transportdampfer der Armee wurden vor der Landungsunternehmung gesammelt, dann unter Schutz begleitender Kriegschiffe auf die vorher von der Marine ausgewählten Landungsplätze geführt. Die Truppen der ersten Staffel der Zweiten Armee (1., 3. und ein Teil der 4. Division), eingeschifft auf 80 Dampfern, wurden mit Hilfe von 90 Kriegschiffsbooten und 660 Offizieren und Mannschaften der Marine bei Tag- und Nachtdienst in der Zeit vom 5. bis 12. Mai an freier Küste gelandet. Die 10. Division konnte bei günstigen Witterungsverhältnissen an einem Tage alle Mannschaften, fast alle Geschütze und den vierten Teil der Pferde ausschiffen. Ein Seeoffizier regelte später als Hafenkapitän die Ankerplatzfrage in Entaio. Die verankerten Dampfer wurden durch Hafenschutzsperren und einen Vorpostendienst gesichert. Ehe die Tairen-Bucht zur Ausschiffung benutzt wurde, fand ein ziemlich genaues Absuchen durch die Flotte nach Minen statt.

Mit einer Ausnahme – Wegnahme zweier Armeetransporter durch die russischen Wladiwostok-Kreuzer — sind die Landungsunternehmungen nicht durch den Feind ernstlich gestört worden. Das Admiralstabswerk erwähnt nichts davon, ob sich in der Tat — wie von anderer Seite aus seinerzeit berichtet wurde — auf der damals durch die Russen versenkten „Hitachi Maru" die für die Belagerung Port Arthurs dringend benötigten schweren Haubitzen befanden und so der Fang für die Russen besonders wertvoll gewesen ist.

Die klaren, zielbewußten Maßnahmen des japanischen Flottenchefs, die Einschließung der Hauptseestreitkräfte des Gegners in Port Arthur, haben zweifellos wesentlich zur glatten Durchführung der Landungsoperationen der Armee beigetragen. Der eine Mißerfolg kann daran nichts ändern und ergibt sich ohne weiteres aus der unvermeidlichen Beschränkung des Kriegszieles, von der oben gesprochen war.

Bei den Landungsunternehmungen im ersten Kriegsabschnitt war die Flotte naturgemäß mehr Dienerin der Armeeabsichten und -Ziele. Das gemeinsame Wirken beider Waffen beschränkt sich aber nicht hierauf. Japanische Flottenteile haben auch zu Wasser und zu Lande erheblichen und direkten Anteil an den Belagerungskämpfen um Port Arthur genommen. Auf Anregung Togos wurde mit vollster Zustimmung des Generals Nogi eine Marineartillerie-Landungsabteilung gebildet. Sie erbaute sich zunächst aus Eisenbahnschienen und Platten die erforderlichen Lafetten für ihre 7,6- und 12 cm-Geschütze. Sie wurde auf Togos Wunsch, der immer wieder auf Beschleunigung der Belagerung drängte und mehrfach in diesem Sinne an General Nogi herantrat, nach dem vergeblichen Sturm vom 19. bis 24. August, bei dem die japanische Armee 15 000 Mann opferte, erheblich verstärkt. Die dramatische Schilderung der Tätigkeit der Marine-Landungsabteilung im Rahmen der Port Arthur-Belagerung und -Eroberung ist lesenswert. Klar tritt hervor, daß nicht der Besitz der Festung Port Arthur, sondern die Vernichtung der in ihr versteckten russischen Schiffe das gemeinsame Ziel der japanischen Armee und Marine war. Der drohende Anmarsch neuer russischer Schiffe aus der Heimat, die Möglichkeit der Vereinigung dieser mit den in Port Arthur befindlichen ließ die Armee zuletzt immer von neuem ihre Sturmangriffe auf die beherrschende Höhe des „Jireizan" ausführen. Als dieser Berg dann am 6. Dezember 1904 endlich in den Besitz der Japaner gelangt war, wurden in wenigen

Digitized by Google

Tagen die im Hafen versteckten russischen Schiffe durch Steilfeuer vernichtet — ein ruhmlos trauriges Ende einer einstmals Achtung gebietenden Flotte. Auf S. 153/154 zählt der zweite Band zusammenfassend die Leistungen der Marine-Landungsabteilung bei der Niederkämpfung Port Arthurs auf: „In 129 Tagen hat sie sich täglich am Artilleriekampf beteiligt. Zu ihrer Verfügung standen sieben 15 cm-, zwölf 12 cm- und fünfundzwanzig 7,6 cm-Geschütze. Diese Geschütze haben im ganzen 45 500 Schuß verfeuert. Ein 12 cm-Geschütz hat über 3100 Schuß abgegeben .... So hat die Marineartillerie-Landungsabteilung den bedeutendsten Bestandteil der Belagerungsartillerie gebildet .... Ihr Feuer war von großem Erfolge begleitet .... Sie hat einen Verlust von 56 Toten und 289 Verwundeten erlitten."

Auch schwimmende Seestreitkräfte wirkten nicht ohne Erfolg bei der Einschließung und Belagerung Port Arthurs mit. Bei der Forcierung der Kinshu-Stellung unterstützten z. B. japanische Schiffe erfolgreich den Sturmangriff auf dem rechten Flügel der japanischen Stellung, während auf der anderen Seite russische Schiffe den japanischen Erfolg aufhielten. Als Ende August der japanische Ring um Port Arthur sich immer dichter zusammenzog, wurde von der Hatowan- und Satowan-Bucht aus ein Belästigungsdienst eingerichtet, der die russischen Werke in Atem hielt. Erst nachdem die Streitkräfte Togos an dieser Stelle beträchtliche Verluste erlitten hatten — „Atago" war im Nebel gestrandet, „Haiyen" und „Saiyen" durch Minen zum Sinken gebracht —, verzichtete die Armeeleitung unter Äußerungen des Dankes auf das weitere Hinzuziehen von Schiffen, „da die Armee die Fortsetzung dieses gefährlichen Dienstes nicht mehr fordern dürfe". Fortab wurden die japanischen Seestreitkräfte nur noch außerhalb der Minengefahrzone verwendet.

Taktisches.

Die Ausbeute, die die forschende und kritische Durchmusterung des Admiralstabswerkes in bezug auf das taktische Material gestattet, ist verhältnismäßig groß. Abgesehen von den drei größeren Gefechten oder Schlachten — 10. August, Kreuzerkampf am 14. August, Tsuschima —, die an der Hand von Karten und Skizzen behandelt werden, findet sich auch noch sonst allerlei taktischer Stoff — das Gefecht bei Chemulpo, die Kämpfe mit den Küstenwerken und den ausfallenden russischen Schiffen vor Port Arthur, Destroyergefechte usw. — in dem Werk verstreut, den nach bestimmten Gesichtspunkten zu sichten und zu erweitern lohnen könnte. Allerdings bleiben, sobald man versucht, in Details zu steigen, auch hier oft Lücken in der Schilderung, die — so hat es den Anschein — nicht immer ohne Absicht offen gelassen sind. Es hält z. B. bei näherer Prüfung doch schwer, sich trotz Skizzen und Text ein ganz vollständiges Bild von der Schlacht am 10. August zu schaffen. In dem knappen Text fehlen Angaben über die japanische Geschwindigkeit, die Uhrzeitangaben der beigegebenen Skizzen sind sehr dürftig, es fehlt auch ein für das Nachprüfen der Bewegungen der Verbände unentbehrlicher Maßstab. Vielleicht bringt das zu erwartende russische Admiralstabswerk gerade hier noch die für ein Studium sehr erwünschten Detailangaben.

Tsuschima ist im Gegensatz hierzu sehr eingehend behandelt. Das Thema ist von mancherlei Gesichtspunkten aus auch in dieser Zeitschrift und ebenso an anderen

Digitized by Google

Stellen der in- und ausländischen Fachliteratur bereits mehrfach erörtert worden. Dennoch, so will es scheinen, läßt sich das Bild, das wir uns bisher von den Ereignissen bei Tsuschima machten, an der Hand der Angaben des Admiralstabswerkes noch in manchem Punkte ergänzen, berichtigen und auch kritisch beleuchten. Dem, der in der Kriegsgeschichte „die große Hymne auf die Macht der Persönlichkeit" sieht, gern also den Ursachen der Erfolge der siegreichen Führer nachgeht, wird das Admiralstabswerk wertvolle Beiträge zu einer Studie über „Togo als Taktiker", liefern können.

Hier sollen nur einige Punkte herausgegriffen werden, die natürlich den taktischen Stoff des Admiralstabswerkes keineswegs erschöpfen können.

Es wird heute viel, besonders in der Fachpresse des Auslandes, und wahrscheinlich mit Recht, über die hohe taktische Bedeutung der Anfangsstellung gesprochen. „Naval and Military Record" vom 12. Juli 1911 berichtete z. B. über ein zweistündiges Manövrieren der mit Gefechtsübungen beschäftigten englischen Flotte um die beste Anfangsposition jedes der beteiligten beiden Gegner. Wie steht die Praxis des japanisch-russischen Krieges hierzu? Daß Wind, Wetter, Sonnenstand und Seeraum von einer der beiden Parteien bewußt benutzt wurden, um taktische Vorteile zu erlangen, läßt sich gelegentlich beweisen, in anderen Fällen vielleicht vermuten. Ebenso oft kann aber festgestellt werden, daß ein planmäßiges Manövrieren um diese Vorzüge nicht in Frage kommen konnte. Noch weniger vielleicht läßt sich ein sicherer Zusammenhang zwischen taktischem Erfolg und günstiger Anfangsposition konstatieren. Die taktische Qualität der beiden Gegner, wie sie der Krieg erwiesen hat, macht auch Vergleiche in dieser Hinsicht von vornherein anfechtbar.

Hinsichtlich der Schlacht am 10. August läßt sich hierzu das Folgende sagen: Die erste Meldung vom Auslaufen der Russen erreichten Admiral Togo um 6 Uhr 35 Min. vorm. Um 12 Uhr 30 Min. mittags sichtete das japanische Hauptgeschwader das schon weit in See stehende russische. Die Versammlung der japanischen Blockadeflotte nahm — obwohl man japanischerseits allgemein mit dem Ausbruch rechnete — lange Zeit in Anspruch. Es liegen auch keine Anhaltspunkte vor, woraus geschlossen werden könnte, daß für die Schlacht durch Togo ein allgemeiner Plan ausgegeben war. Togo gab zwar um 12 Uhr 30 Min. das Signal zum Beginn des Kampfes, doch scheint das Feuer erst um 1 Uhr 15 Min. wirklich eröffnet worden zu sein.

Man kann demnach für die Zeit von 12 Uhr 30 Min. bis 1 Uhr 15 Min. vielleicht von einem Manövrieren um die Anfangsstellung sprechen. Zweifelhaft bleibt dabei, ob der japanische Wunsch, die eigenen Schiffe nur mit Vorsicht einzusetzen, oder aber die Absicht, erst alle Verbände herbeikommen zu lassen, an der Verzögerung mitgewirkt hat. Das Admiralstabswerk gibt als Grund für den verspäteten Beginn der Schlacht und das weitere Verhalten in der Schlacht den nicht ganz einleuchtenden Grund an, es sei die Absicht gewesen, den Feind „recht weit in See" zu locken. Akzeptiert man diese Erklärung, so wurde hier also nicht um die taktisch vorteilhafte Anfangsposition manövriert, sondern ein seiner Art nach strategisches Ziel bestimmte die Entschlüsse des japanischen Führers. Togo verbesserte auch durch seine Manöver vor der Schlacht in bezug auf Wind und See seine Anfangsposition nicht. Durch das Herübergehen auf die Steuerbordseite der Russen brachte er die Sonne

Digitized by Google

allerdings auf die Leefeuerseite seines stärksten Verbandes. Angegeben wird diese Absicht im Admiralstabswerk nicht.

Die Kreuzerschlacht am 14. August, deren genauer Verlauf meines Wissens bisher noch nicht bekannt war, kam auf folgende Weise zustande:

Den Führer der japanischen Seestreitkräfte in der Korea-Straße, den Admiral Kamimura, erreichte am 10. August nachmittags das Gerücht, daß 8 russische Torpedoboote an der Nordküste Koreas gesichtet seien. Um 5 Uhr nachm. erhielt er (funkentelegraphisch?) die erste Nachricht Togos von dem um 6 Uhr vorm. erfolgten Ausbruch des russischen Geschwaders aus Port Arthur. Am 11. August 8 Uhr 45 Min. vorm. erhielt er Nachrichten über den Verlauf der Schlacht am 10. August und zugleich Befehl, mit dem II. Geschwader nach der Südostecke Koreas (Kokusanto) zu kommen. Unterwegs dorthin erfuhr er, daß „Nowik" und „Askold" scheinbar nach Wladiwostok durchbrechen wollten, und bildete, um dem entgegenzutreten, eine nach Süden vo ..arschierende Aufklärungslinie. Als er später die mit der Verfolgung dieser Schiffe beschäftigte eigene 6. Division traf, faßte er selbständig den Entschluß, (mit hoher Geschwindigkeit?) nach der Korea-Straße zurückzugehen und diese abzusperren. Bald darauf erreichte ihn auch ein entsprechender Befehl Togos. Er dampfte, um den von Süden kommenden Kreuzern bei Tage mit Gegenkurs entgegenlaufen zu können, in der Nacht nach Norden. Am 13. früh erhielt er die Nachricht, daß die russischen Wladiwostok-Kreuzer wahrscheinlich ausgebrochen seien, um sich mit dem Port Arthur-Geschwader zu vereinigen. Nunmehr kreuzte er nördlich Tsuschima auf der Stelle, um nach beiden Richtungen hin zu sichern. Am 14. August früh im Morgengrauen tauchten plötzlich südlich von ihm die 3 russischen Wladiwostok-Kreuzer in seinem Gesichtskreis auf, die ihn offenbar in der Nacht ungesehen, von Norden kommend, passiert hatten. Es war viel Zufall dabei, daß sich die Gegner sichteten. Immerhin steht der spätere taktische Erfolg Kamimuras in gewissem Zusammenhange mit seinen richtigen strategischen Überlegungen.

Wenn auch erwähnt wird, daß Kamimura zu Beginn des Gefechts zunächst auf seinem südöstlichen Kurs blieb, um die Sonne im Rücken zu behalten, so kann doch auch hier von einem „Manövrieren um die Anfangsposition" nicht wohl die Rede sein. Rascher Entschluß war geboten. Die russischen Kreuzer verfügten über eine beträchtliche Geschwindigkeit und — wie es scheint — hatten die Schiffe Kamimuras zu Beginn nicht Dampf auf in allen Kesseln. Kamimura brannte darauf — das Admiralstabswerk spricht von zähneknirschender Wut —, den Gegner zu fassen, dessen Erfolge im Handelskriege ihn, Kamimura, in Japan schon unpopulär gemacht hatten.

Über Tsuschima waren wir auch schon vor Erscheinen des japanischen Admiralstabswerkes ziemlich gut unterrichtet. Allerdings basiert unsere Kenntnis von den taktischen Vorgängen in der Schlacht hauptsächlich auf japanischen Schilderungen. Die erste dieser amtlichen japanischen Verlautbarungen, die mit der Darstellung im Admiralstabswerk ziemlich übereinstimmt, hat Rojestwenski seinerzeit in der „Nowoje Wremja" vom 1. Januar 1906 scharf kritisieren lassen. Den russischen Standpunkt hat Klado in „The battle of the sea of Japan" vertreten. Sjemenow hat uns die Ereignisse d ch „Raßplata" und „Tsuschima" menschlich näher gebracht. Abschließende objektive Darstellungen finden sich außer in mehreren Aufsätzen der „Marine-Rund-

Digitized by Google

schau" in besonders vollständiger Form in der „Rivista maritima" und im Nauticus 1908. Ich erwähne diese Quellen für den, den die Durchsicht des Admiralstabswerkes zu vergleichendem Studium über das Thema Tsuschima führt.

Die Einleitung des Kampfes bei Tsuschima ist ohne Zweifel von Interesse. Es wird zwar nirgends ausgesprochen, daß ein „Plan" für die Schlacht vorhanden und ausgegeben war; aus bestimmten Momenten, die das Admiralstabswerk berührt, darf man aber vielleicht schließen, daß dies der Fall war und daß auch der angestrebte Schlachtort darin eine Rolle spielte: Die Art der Bewachung der Korea-Straße war in allen Details in einer Sitzung der Führer mit dem Marineoberkommando in Tokio geregelt. Die Richtung, aus der die Russen wahrscheinlich kommen würden, und ihr Reiseziel standen fest. Mit Bezug auf das Ansetzen der Torpedoboote nach der Schlacht wird von einem bestimmten Plan gesprochen. Von der 3. Division wird gesagt, daß sie — nach der Meldung vom Sichten des Gegners — „die vorher bestimmte Position" einnahm. Auch das Zusammenarbeiten der japanischen Verbände in der Schlacht läßt auf das Vorhandensein eines Planes schließen. Togo dürfte auch in dieser Beziehung den Spuren Nelsons nachgegangen sein.

Die erste, um 4 Uhr 45 Min. abgegebene Meldung der „Shinanu Maru" über das Sichten des russischen Gros erreichte Togo um 5 Uhr 5 Min. Er erhielt später fortlaufend weitere Meldungen des Fühlung haltenden Admirals Kataoka, aus denen er sich ein klares Bild über Stärke, Formation, Kurs, Fahrt, Standort des Gegners machen konnte. Die Art der Versammlung der einzelnen japanischen Verbände auf dem Schlachtfelde graphisch darzustellen, könnte, nebenbei bemerkt, eine nicht uninteressante taktische Kleinarbeit sein.

Togo traf 12 Uhr mittags nördlich Okinoshima ein, blieb dort und dampfte mit wechselnden Kursen auf der Stelle. Auch hieraus, daß also Togo dem Gegner nicht weiter entgegenging, kann man auf eine Art Schlachtplan schließen.

Um 1 Uhr 39 Min. sichtete die an der Spitze der einreihigen japanischen Formation stehende „Mikasa" den etwa 7 sm entfernten Feind auf Gegenkurs. (Die Skizze auf Tafel 7 des Admiralstabswerkes ist ungenau mit Bezug auf die Uhrzeitangaben.) Togo schwenkte nun um 10 Strich nach Steuerbord. Sein Kurs führte ihn auf die Westseite der russischen Kolonnen. Um 1 Uhr 55 Min. ging er auf West. Die Entfernung vom Feinde betrug jetzt 98 hm. Um 2 Uhr 2 Min. nahm „Mikasa" parallelen Gegenkurs zu den Russen auf, um 2 Uhr 5 Min. schwenkte das Flaggschiff zum laufenden Gefecht auf etwa gleichen Kurs des Gegners.

In den nun folgenden Minuten maskierte Togo durch diese letzte Schwenkung und die vorausgegangenen Bewegungen in einem Abstand von 70—60 hm vom Feinde — die mehrfach erwähnte α-Schwenkung! — nicht nur zeitweise die hinteren Schiffe seiner 1. Division, sondern auch durch die 1. Division die hinter ihr — anscheinend mit etwas größerem Abstande — folgende 2. Division. Es ist bekannt, daß die Russen diesen für sie unzweifelhaft äußerst günstigen Moment zur Eröffnung ihres Feuers ausnutzten.

Das Admiralstabswerk gibt als Erklärung für die Manöver Togos an: Absicht, auf die Backbordkolonne der Russen zu wirken. Den wirklichen Beweggründen Togos für seine Bewegungen nachzugehen könnte recht interessant sein.

Digitized by Google

Man kann von einem „Manövrieren um eine bestimmte Anfangsposition" hier wohl nicht sprechen. In der „Marine-Rundschau" ist schon früher darauf hingewiesen, daß Togo vielleicht bezweckte, Wind und Seegang (WSW 4) für sich günstig auszunutzen. Diesen Vorteil, der ihm durch seine Stellung nördlich vom Gegner ohne weiteres zufiel, brauchte er sich durch die ∝-Schwenkung nicht erst zu verschaffen. Die im Süden kulminierende Mittagssonne stand günstiger für die russische Linie als für ihn. Ein französischer Bewunderer Togos, der Capitaine breveté G. Laur, kennzeichnete die taktische Situation bei Beginn der Schlacht, wie folgt: „Da kommt das Überraschende: Togo schwenkt hart ab auf Ostkurs, zieht sich vor der russischen Linie vorbei und zwingt deren Spitze zum Abdrehen nach Steuerbord. Der Wille des japanischen Führers herrschte. Er hatte die Initiative an sich gerissen und damit den ersten Erfolg auch in moralischer Beziehung erzielt."

Togo hat in diesem Falle den Erfolg, und zwar einen recht großen, ohne Zweifel für sich gehabt. Dennoch bin ich ketzerisch genug zu glauben, daß sein taktisches Verhalten bei Beginn der Schlacht — ebenso wie die Situation um 3 Uhr nachm., wo diesmal die 2. Division die 1. Division mitten im besten Feuerbereiche maskierte — taktisch anfechtbar ist.*) Ich sehe in der Einleitung des Kampfes ein gewagtes und nur durch den Enderfolg schließlich sanktioniertes Manöver, das nur verständlich wird, wenn man berücksichtigt, daß die rauhe Praxis des Krieges oft ganz andere Entschlüsse zeitigt, als die schulmäßige Ausbildungstheorie auf dem Flottenexerzierplatz im Frieden.

Tsuschima und Trafalgar sind mehrfach miteinander verglichen worden. Ich sehe ein ausgesprochenes tertium comparationis in der souveränen Kühnheit, mit der die beiden siegreichen Führer, Togo und Nelson, ihre Schlachten einleiteten Bewegungen, bei denen sie sich über taktische Skrupel und sonst gültige taktische Regeln hinwegsetzten. Ich sehe ein Vergleichsmoment darin, daß sie trotz theoretischer Bedenken gegen ihre Taktik siegten, weil sie — und darin mag das Geniale liegen — mit verblüffender Einfachheit fast kunstlos auf ihr Ziel losgingen, indem sie von vornherein mit der taktischen Unterlegenheit ihrer Gegner rechneten und, wie der Erfolg zeigt, deren fitness to win mit Recht gering einschätzten.

Als abgeschlossenes Thema würde sich ferner zur Untersuchung eignen, inwieweit überlegene Geschwindigkeit in diesem Kriege von erheblicher Bedeutung gewesen ist. Auch dieser Stoff ist im „Nauticus" und in der „Marine-Rundschau" schon behandelt. Vielleicht bietet das Admiralstabswerk den Anlaß, früher diesbezüglich geäußerte Ansichten etwas zu modifizieren. Alle drei hier erwähnten Kämpfe bieten Material zur Erörterung dieser Frage. Ich weise besonders hin auf die Gefechtspause zwischen dem ersten und zweiten Schlachtabschnitt am 10. August, die entstand, weil Togos Geschwader durch eine Schwenkung zu weit nach achtern von den ziemlich stetig von der Küste fort steuernden Russen gelangt war, und die nur durch mehrstündiges Aufdampfen der Japaner mit hoher Fahrt beendet werden konnte. Von ihrer Beendigung, also von der Geschwindigkeit, war der japanische Erfolg direkt abhängig.

*) Das Admiralstabswerk hebt hervor, daß die Japaner im Kreuzergefecht am 14. August wohl verstanden, ihrerseits den taktischen Vorteil, der sich ihnen durch gegenseitiges Maskieren der russischen Kreuzer bot, prompt auszunutzen.

Digitized by Google

In der Kreuzerschlacht am 14. August ist die Schlußepisode der interessanteste Teil. Leider fehlen hier wieder gerade dort, wo man sie am meisten braucht, vergleichende Uhrzeitangaben auf der Skizze. (Nach 8 Uhr 44 Min. vorm.) Das Verfolgungsgefecht wurde trotz der Überlegenheit der Japaner und sehr zum Erstaunen der schwer beschädigten Russen ziemlich bald abgebrochen. Admiral Kamimura gibt als Erklärung an: Munitionsmangel und Zeichen von Ermüdung bei der Mannschaft. Das Gefecht hatte von 5 Uhr 23 Min. vorm. bis 10 Uhr vorm. gedauert. Es ist dies der einzige Fall, wo japanischerseits von Ermüdung der Mannschaft gesprochen wird. Es dürfte sich, wie gesagt, lohnen, näher zu untersuchen, welche Rolle die Schiffsgeschwindigkeit in diesem Gefecht gespielt hat.

Auch auf die Bedeutung des Schiffstyps und der Geschützaufstellung könnte an der Hand der Ereignisse des Gefechts vom 14. August eingegangen werden. Die japanische Mitschiffsaufstellung der schweren Geschütze scheint sich der russischen in Seitenkasematten, die schon beim Stapellauf des „Rurik" von englischer Seite höchst abfällig kritisiert wurde, erheblich überlegen gezeigt zu haben.

Bei vollster Anerkennung der großen taktischen Erfolge der Japaner darf — und in dem Erkennen der wirklichen Erfolgsgründe sehe ich den wesentlichsten Vorteil eines eingehenden Detailstudiums dieser taktischen Situationen — doch nie außer acht bleiben, daß die Verbandsschulung und taktische Durchbildung der Russen eine ziemlich geringe war und den Japanern somit vielfach die Aufgabe sehr erleichtert wurde.

Zur Beurteilung der Größe des Tsuschima-Erfolges sind die Verlustzahlen von Interesse: Die Russen verloren 180 Offiziere, 4344 an Toten. 268 Offiziere, 5 Beamte, 123 Deckoffiziere, 5710 Mann wurden gefangen. Die Japaner hatten 700 Tote und Verwundete. Fast ebensoviel (590) kostete ihnen die Explosion auf der „Mikasa" am 11. September 1905, die auf Selbstzersetzung von rauchschwachem Pulver zurückgeführt wird.

Japanischer Heroismus.

Die Besprechung des japanischen Admiralstabswerkes kann nicht abgeschlossen werden, ohne daß mit einigen Worten auf die persönlichen Eigenschaften der japanischen Seeoffiziere und Mannschaften eingegangen wird, wie sie im Verlauf des Krieges so glänzend hervortraten und wie sie das Admiralstabswerk in würdiger, bescheidener Weise und nur dann gelegentlich erwähnt, wenn ein Darüberhinweggleiten fast unmöglich war.

Wer eindringen will in die Wesens- und Denkungsart des japanischen Offiziers und Soldaten, ja des ganzen japanischen Volkes, soweit der Krieg, kriegerischer Geist und selbstlose Hingabe des Einzelnen zum Wohle des Ganzen in Betracht kommen, dem sei das kleine Buch des Dänen Karl Larsen: „Japan im Kriege", dessen deutsche Übersetzung auch in der „Marine-Rundschau" besprochen wurde, zur Durchsicht empfohlen. Sein Inhalt gibt auch uns zu denken und zu lernen. Viel wird heute über die Abschaffung des Krieges, Friedfertigkeit und Schiedsgerichte in der Welt gesprochen. Darum sei hier an das erinnert — bemerkenswerterweise auch von Larsen erwähnt —, was ein deutscher Sozialdemokrat, M. Beer, in der offiziellen Wochenschrift seiner Partei, der „Neuen Zeit", anläßlich des russisch-japanischen Krieges zu sagen wußte: „Mag man über die Rolle der Kriege denken, wie man will, sicher

Digitized by Google

ist, daß sie die höchste Probe auf die Lebenskraft, die Organisationsfähigkeit und im allgemeinen auf die geistigen Eigenschaften der kriegführenden Nation oder Klasse ist. Die in einer solchen Rolle gezeigten Eigenschaften dürfen als ein untrüglicher Maßstab für die Tüchtigkeit oder Untüchtigkeit der Kriegführenden betrachtet werden. Dieselben Eigenschaften werden sich auch auf anderen Gebieten zeigen, denen sich die Sieger und Besiegten einst zuwenden."

Diese „höchste Probe" hat das japanische Volk im Kriege mit Rußland glänzend bestanden.

Wer das Admiralstabswerk durchliest, wird den Eindruck gewinnen, daß an allen Stellen der japanischen Marine und in jeder Phase des Krieges mit vollster Hingabe gestrebt und gehandelt wurde. Heroismus und Ausdauer zu beweisen blieb nicht das Vorrecht einzelner weniger. Hier können nur einige besonders bemerkenswerte Punkte aus den Schilderungen des japanischen Admiralstabes unterstrichen und herausgehoben werden.

Bei dem ersten Sperrversuch von Port Arthur wurden 67 Mann als Besatzung für die fünf Sperrdampfer gebraucht. 2000 stritten um das Vorrecht, daran teilnehmen zu dürfen. Sie schrieben ihre Gesuche zum Teil mit ihrem eigenen Blut.

Als die Mannschaften für den zweiten Sperrversuch ausgewählt werden sollten, meldeten sich die Überlebenden vom ersten Versuch zum zweiten Male. Aber nur zwei Unteroffizieren und den Offizieren gestattete Admiral Togo nochmals die gefährliche Fahrt. Aus 1000 Meldungen wurden diesmal 50 ausgewählt. — Was die Teilnahme an den Sperrangriffen bedeutete, zeigt die Verlustliste des dritten Versuches: 158 Offiziere und Mannschaften besetzten zwölf Dampfer; 67, darunter 4 Tote und 20 Schwerverwundete, wurden in aufopfernder Weise von den begleitenden Torpedofahrzeugen geborgen, 17 gerieten in Gefangenschaft, 74 blieben verschollen!

Der Leutnant zur See Yokoo von der „Fuji" brachte mit vier Begleitern mittels eines Sampans einen technisch entsprechend vorbereiteten Torpedo in die Nähe der „Sfewastopol" und versuchte ihn dann schwimmend allein in die Nähe des Ziels zu leiten. Zweimal wiederholte er den Versuch.

Es ist erwähnenswert, mit welcher Ruhe bei den verschiedenen größeren und kleineren Unfällen, die Schiffsverluste (durch Ramme oder Minen) zur Folge hatten, von den Besatzungen gehandelt wurde. Typisch dafür ist, daß es oft, meist sogar, gelang, das Kaiserbild des Schiffes mit peinlicher Innehaltung der Förmlichkeiten zu retten. Des Verhaltens im Gefecht havarierter japanischer Torpedoboote war schon vorher an anderer Stelle gedacht.

Charakteristisch für die japanische Auffassungsweise und die unbeugsame Willensstärke der Führer sind zuweilen kurze Äußerungen, die die Tätigkeit der japanischen Belagerungsarmee vor Port Arthur betreffen. Nach dem allgemeinen Angriff am 26. November 1904, der mit sehr großen Verlusten abgeschlagen wurde, wird mit Bezug auf die Armeeleitung einfach und wie selbstverständlich gesagt: „Trotzdem entschloß sich der General Nogi, am nächsten Morgen mit frischen Kräften den Sturm zu wiederholen, diesmal aber die Kräfte auf den Jireizan zu konzentrieren." Als auch dieser Sturm trotz der geradezu ungeheueren Menschenopfer letzten Endes ergebnislos blieb, indem die Russen den schon genommenen Berg durch einen Ausfall wieder eroberten

Digitized by Google

und dabei die erschöpften japanischen Besatzungstruppen fast restlos niedermachten, wird lakonisch gesagt: „Als General Nogi diese Meldung erhielt, entschloß er sich, sein Ziel unter Aufbietung aller Kräfte zu erreichen." Wer den Belagerungskampf, wie er auch in dem zweiten Bande des hier besprochenen Werkes geschildert wird, studiert hat, wird die Bedeutung solches Entschlusses ermessen können; der Leser fühlt auch, daß der japanische Admiralstab hier nicht mit Worten posiert, er erfährt bald, daß dem angekündigten Entschlusse die zielstrebige Tat unmittelbar folgte.

Noch ein Beispiel für die Auffassung japanischer Offiziere sei hier — dem Admiralstabswerk folgend — nacherzählt. Als der Armee-Transporter „Hitatchi Maru" durch die russischen Wladiwostok-Kreuzer am 15. Juni genommen wurde, versammelte der Führer des Transportes, der Oberstleutnant Suchi, Offiziere und Mannschaften. Er richtete an sie die Ansprache: „Die Fahne ist für ewig unserem Schutze anvertraut, ich werde ihr Schicksal zu dem meinigen machen", dann zerriß er sie. Während der Fahnenträger die Fetzen verbrannte, entleibte sich der Offizier „mit heiterer Miene". Alle Offiziere folgten seinem Beispiel. Auch die Soldaten handelten wie ihr Kommandeur oder sprangen ins Wasser.

Vor fast 2500 Jahren lehrte Zeno, der erste der Stoiker, auf Cypern, daß Schmerz und Lust, Armut und Reichtum, Krankheit und Furcht „Adiaphora" seien, daß der freiwillige Abschluß des Lebens die höchste persönliche Freiheitsäußerung ist. Edel sei es, sein Leben für den Staat, für andere, für sich selbst hinzugeben. Er selbst und Kleanthes, sein erster Schüler, später Cato, Brutus, Cassius und Seneca setzten die Lehre in die Tat um. So wird durch die Handlungsweise der japanischen Offiziere ein enger geistiger Zusammenhang zwischen den Gedankengängen uralter griechischer Philosophen und der japanischen Morallehre bewiesen.

Die Verschiedenheit der Religion und der von den Vätern übernommenen Sittengesetze mögen europäischen Offizieren und Mannschaften in solcher Lage — Gefangennahme auf einem wehrlosen Transporter — ein anderes Verhalten vorschreiben. Aber das schließt nicht aus, daß die japanische Auffassung von ihnen gewürdigt und geehrt wird. Die Nichtachtung des eigenen Lebens, der Wunsch, lieber zu sterben, als auch nur im entferntesten mitschuldig zu sein an der Preisgabe eines nationalen Heiligtums, sind wertvolle Eigenschaften des Soldaten. General Hamilton, der den Feldzug in der Mandschurei im Gefolge Oyamas mitmachte, verglich einmal englische und japanische Soldaten. Er sagte: Die ersteren wollen siegen oder sterben, die letzteren siegen und sterben. Die Charakteristik ist vielleicht sehr richtig: Das Leben des Einzelnen ist wertlos, die Erreichung des gesteckten nationalen Ziels allein wichtig. — Das ist „Buschido"-Geist.

Das Admiralstabswerk erkennt überall an, wo russische Schiffe oder ihre Besatzungen tapfer kämpften. Die Übergabe der Schiffe Nebogatows wird fast kritiklos registriert. Daß die japanische Auffassung von der Nebogatows abweicht, drückt sich nur in dem vorsichtigen Satz aus: „Der Gegner nahm den Kampf nicht an, sondern holte »überraschenderweise« die Kriegsflagge nieder." Nicht unerwähnt bleibt dabei, daß Nebogatow auf seine Meldung von der Übergabe keine Antwort seines Kriegsherrn zuteil wurde. — Der tapfere Widerstand des Küstenpanzers „Uschakow", der als Antwort auf das Signal, das ihm die Übergabe der übrigen Schiffe seines

Digitized by Google

Geschwaderchefs mitteilte, stumm den hoffnungslosen, aber ehrenvollen Kampf gegen die japanische Übermacht aufnahm, wird geschildert. Die Sieger retteten hierbei von den 422 Mann der Besatzung 339.

Auch das tapfere Verhalten des russischen Zerstörers „Gromki" vor der Übergabe an „Shiranuki" wird hervorgehoben.

Zu Ehren der im Kriege Gefallenen fand nach der Siegesparade auf dem Aoyama-Kirchhofe eine würdige Gedenkfeier statt, bei der Admiral Togo selbst die Gedächtnisrede hielt. Den lebenden Mitkämpfern stattete der erprobte und bewährte Führer bei Auflösung der Flotte in dem schon mehrfach erwähnten Flottenbefehle seinen Dank ab, der in der Ermahnung gipfelt: „Nach dem Siege binde den Helm fester!" Der Jubel, mit dem 3000 Schulkinder den Sieger von Tsuschima nach der Flottenparade begrüßten, wird ihm die Überzeugung gebracht haben, daß seine Worte auf fruchtbaren und auf aussichtsvollen Boden fallen. Der Jugend gehört die Zukunft!

Unwillkürlich drängt sich dem Leser des japanischen Admiralstabswerkes an den zahlreichen Stellen, von denen in diesem Abschnitt gesprochen ist, die Frage auf: Wie steht es bei uns? Ist der Geist selbstloser Pflichterfüllung, bedingungsloser Hingabe an das Allgemeinwohl, der feste Wille zum Siege und zu Taten, der alte, wahre deutsche, kriegerische Geist bei uns überall noch so lebendig vorhanden, wie in vergangenen großen Zeiten, wie er im letzten Kriege bei den Japanern so erkennbar zutage trat, oder droht auch er unterzugehen in den Schädlichkeiten, die eine lange Friedensperiode und zunehmender Wohlstand aller Klassen unvermeidlich mit sich bringen? Eine unbedingt bejahende Antwort zu geben wird schwer sein. Manche Zeichen der Zeit lassen sich in entgegengesetztem Sinne deuten, trotz Südwestafrika, China, Ponape und wo sonst in den letzten Jahren deutsche Pflichttreue, deutsche soldatische Tugenden und deutsche Ausdauer bei Einzelnen in die Erscheinung traten.

Für ein asiatisches, kräftig aufstrebendes und noch ursprüngliches Volk, dem in seiner Gesamtheit klar erkennbare politische und wirtschaftliche Ziele für seine Zukunft vorschweben — wie dies in Japan vor dem Kriege der Fall war —, dessen einheitlich geleitete Regierung fest entschlossen ist, alle militärischen und moralischen Kräfte zur Erreichung dieser Ziele einzusetzen, für ein Volk, dessen militärische Rüstungen demnach unter dem Gesichtswinkel eines ausgesprochenen nationalen Zweckes erfolgen — wir brauchen z. B. bei uns diesbezüglich nur an die Zeit vor 1866 zu denken —, ist es sicherlich leichter, sich kriegerischen Geist und Tatenfreudigkeit zu erhalten, als für eine ältere europäische Kulturnation, die seit Jahrzehnten die erschlaffenden Wohltaten des Friedens genießt und die sich, weil über die Gegenwarts- und Zukunftsziele überall die Meinungen differieren, in schädlicher Verkennung ihrer nationalen Selbstbestimmungspflicht den Luxus verhetzender innerer Kämpfe leisten zu können glaubt. Darum gilt doppelt auch für uns, wenn der Admiral Togo in seinem letzten Flottenbefehl sagt: „Die Stärke unserer Rüstungen beruht nicht nur auf Schiffen und Waffen, sondern auch auf der moralischen und physischen Kraft der Besatzungen." „Die Vorsehung verleiht denen die Ehre des Erfolges, die bemüht sind, sich durch Pflichterfüllung den Sieg zu sichern, schon ehe der Kampf beginnt; sie wird sie denen versagen, die sich mit dem gewonnenen Siege begnügen, um sich dann sorglos dem Genuß des Friedens hinzugeben."

Digitized by Google

Man kann sich auch dem nur anschließen, was vor einiger Zeit der Generalleutnant z. D. v. Reichenau im „Tag" unter der Überschrift „Das Recht auf den Sieg" schrieb:

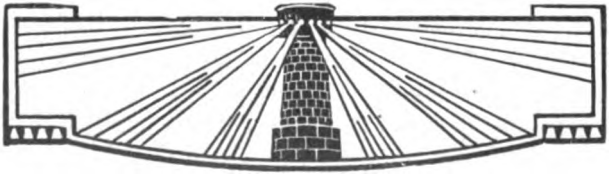
„Unterstehen Rüstung und Ausbildung wesentlich der Heeresverwaltung, so wird die Heranbildung zur körperlichen und seelischen Tüchtigkeit der Heerespflichtigen zur heiligen Aufgabe des ganzen Volkes — heilig nicht nur, weil in des Mannes Arm und Herz die besten Waffen für des Vaterlandes Schutz bestehen, sondern heilig auch, weil die Tüchtigkeit aller Einzelnen die Kulturhöhe der Nation bedingt.

Das Recht auf den Sieg erlangt nur ein Heer, das in Begeisterung Gut und Blut einzusetzen vermag für die Erreichung der ihm gesteckten Ziele. Dem Untergange aber ist ein Volk geweiht, dem die Männer fehlen, bei dem knechtischer Gesinnung gezogen wird, wer sein Leben einsetzt für des Vaterlandes Wohl und Größe, und bei dem die Begeisterungsfähigkeit zu verblassen beginnt.

Wie steht es bei uns um die geistigen und seelischen Güter? Haben wir alles Denkbare getan, um sie uns zu erhalten und um sie zu fördern? Lassen nicht manche Anzeichen erkennen, daß es im Gegenteil abwärts geht? Dem Halt zu gebieten ist die erste Aufgabe nationaler Pflicht.

Mögen die Zeiten, in denen wir leben, nicht allein Betrachtungen dieser Art auslösen, sondern mag die Überzeugung, daß alle Friedensliebe den Krieg nicht austilgt, die Arbeit der Vorbereitung auf den Krieg so kraftvoll fördern, daß wir das Recht auf den Sieg erlangen. Hoffen wir nicht zu sehr auf den glücklichen Zufall, der doch auch ebensogut dem Gegner zur Seite stehen kann, sondern hoffen wir auf das sichere Glück, das auf die Dauer nur dem Tüchtigen treu bleibt."

Auch zu Gedanken dieser Art regt das Studium des japanischen Admiralstabswerks an, und der Nutzen, der in diesem Sinne aus seiner Durchsicht gezogen werden kann, dürfte nicht der geringste sein.



Digitized by Google

Die französischen Flottenmanöver 1911.

II.

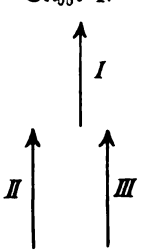
Die Übungen der beiden Manöverwochen wurden in engem Anschluß an die im vorigen Heft mitgeteilte Zeiteinteilung abgehalten. Nur in der zweiten Hälfte der zweiten Woche kamen einzelne Übungen infolge schlechten Wetters und infolge der Veranstaltungen zu Ehren des Marineministers in Fortfall.

Im Folgenden sei zunächst eine Darstellung der einzelnen Manöver*) gegeben, wie sie zeitlich aufeinander folgten; im Anschluß daran wird die Kritik mitgeteilt werden, die von der französischen Fachpresse an den Flottenmanövern geübt ist, und eine Besprechung der Übungen Kritik erfolgen.

1. Formaltaktik.

Formaltaktischen Übungen war der erste Manövertag (5. September), der Nachmittag des 6. und 7. sowie (in der zweiten Woche) der des 11. September gewidmet. Die Linienschiffe — mit „Jules Ferry" als Nr. 1 des I. Geschwaders — unter Leitung des Flottenchefs, die Panzerkreuzer unter dem Chef der 1. leichten Division und die Torpedojäger unter dem ältesten Flottillenchef als commandant supérieur übten für sich. Abgesehen von den elementaren Übungen zum Einexerzieren des Flottenverbandes wurde vor allem eine Marschordnung erprobt, die einen möglichst schnellen Übergang in die Gefechtsordnung gestattet. Diese Marschordnung — formation de route No. 2 — soll zuerst vom Admiral de Jonquières angewandt sein und wird als peloton d'escadre bezeichnet (Skizze 1): Das 1. Geschwader steht in Kiellinie vorn, das II. und III. Geschwader links und rechts hinten. Der Abstand des II. und III. Geschwaders voneinander und von dem Schlußschiff des I. Geschwaders wird in den Berichten nicht mitgeteilt; bei einer Nachtübung betrug der erstere 1000 m, bei einer Unterseebootsübung 3000 m. In der Kiellinie — anscheinend formation de route No. 1 — stand das schwächste (III.) Geschwader stets in der Mitte. Wert wurde scheinbar auch auf das Exerzieren in Divisionskolonnen — mit einem der Länge der Division entsprechenden Querabstand — gelegt, die wie im Vorjahre vielfach als Formation für die Annäherung zum Gefecht benutzt wurden. Am 7. September wurden auch bei Dunkelheit Fahrt-, Kurs- und Formationsänderungen geübt. Die Kreuzer und Torpedojäger evolutionierten teils in geschlossenem Verbande, teils in aufgelösten Formationen. Nebelfahrt wurde bei allen Verbänden wiederholt geübt; dabei wird eine Nebelboje (bouée lumineuse) ausgebracht; akustische Signale spielten anscheinend eine große Rolle.

Skizze 1.



Bei den Exerzitien der Linienschiffe hatte das 1. Geschwader infolge seiner völligen Ungeübtheit und des Eintritts des Panzerkreuzers „Jules Ferry" als Nr. 1 mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen; das III. (Nord-) Geschwader fuhr am besten und erhielt am ersten Tage eine Anerkennung des Flottenchefs durch Signal.

*) Die Darstellung der Manöver- und Gefechtsbilder erfolgt im allgemeinen im Anschluß an die Berichte in »Moniteur de la Flotte«, »Le Yacht«, »Vie Maritime« und »Le Temps«.

Digitized by Google

2. Blockadeübungen.

Den Beginn der Gefechtsübungen bildeten in der ersten Woche zwei Blockademanöver, bei denen eine enge Blockade dargestellt wurde, um in möglichst kurzem Zeitraum den Verbänden reichliche Gelegenheit zu Torpedobootsangriff und -abwehr, Legen und Aufräumen von Minensperren, abgeblendet Ankeraufgehen sowie Übungen im FT-Verkehr und im Stören des FT-Verkehrs zu geben. Im Prinzip ist die enge Blockade in der französischen Marine schon 1900 von Admiral Gervais und vollends nach dem russisch-japanischen Kriege verworfen.

Blockadeübung am 5./6. September.

Partei P: Führer: Vizeadmiral de Lapeyrère. (Blockierender.)

I. Geschwader, 1. und 2. leichte Division, 1. und 2. Torpedojäger-Division, 1. Minenleger-Gruppe.*)

Partei R: Führer: Vizeadmiral Aubert. (Blockierter.)

II. und III. Geschwader, 3. leichte Division, 3. und 4. Torpedojäger-Division, 2. Minenleger-Gruppe, zwei Divisionen Torpedoboote von Toulon, eine Division von Ajaccio. —

Stärke und Geschwindigkeit der Verbände war wie folgt festgesetzt:

	Wertziffer:	Höchstgeschwindigkeit:
I. Geschwader	3	17 kn,
II. "	3	16 "
III. "	2	14 "
1. leichte Division	2	17 "
2. " "	1	19 "
3. " "	2/3	18 "

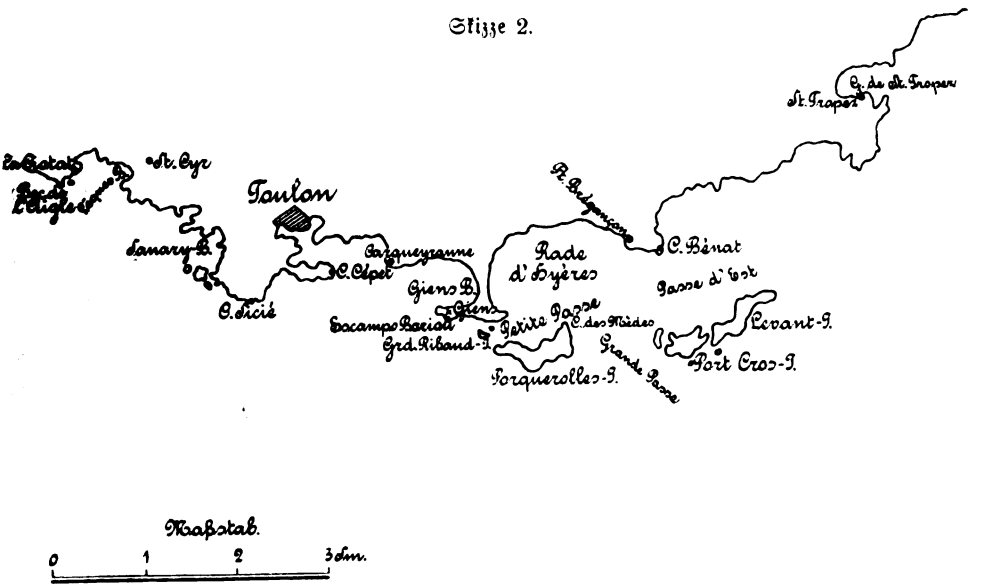
Das Gros der Partei R ankert am 5. September 7 Uhr abends auf der Rade d'Hyères (Skizze 2) zwischen Léoube und Brégançon und läßt den Kleinen Paß durch die Torpedoboote von Ajaccio, den Großen Paß durch diejenigen von Toulon und den Ostpaß durch die Torpedojäger-Flottille bewachen. Die Panzerkreuzer stehen außerhalb der Zufahrten. Das Gros von P hält sich in einem Abstande von 50 sm von der Küste. P setzt seine Torpedojäger-Flottille gegen das Gros von R an; der Angriff wird jedoch bei dem herrschenden Mondschein durch die Vorposten frühzeitig gemeldet. Die Minenleger von P, Torpedojäger „Hache" und „Massue", werfen im Großen Paß eine markierte Sperre, unterstützt von der 2. leichten Division, die in ein Gefecht mit der feindlichen 3. leichten Division gerät und von den Torpedobooten von Toulon erfolgreich angegriffen wird. Um 3 Uhr früh den 6. September geht das Gros R (II. und III. Geschwader) mit abgeblendeten Lichtern Anker auf und verläßt unter Vorsenden von minensuchenden Torpedojägern die Reede durch den Ostpaß; das III. Geschwader steht vorn, das II. hinten links rangiert, mit dem Flaggschiff als Schlußschiff. Die Torpedoboote sichern die rechte Flanke des Gros, das bei Tagesanbruch mit 14 kn Fahrt SO-Kurs steuert; die 3. leichte Division vereinigt sich in See mit dem Gros, an dessen Schluß sie gestellt wird. — Inzwischen wird das Gros P durch seine leichten Streitkräfte an den Feind

*) Minenleger „Casabianca" nahm an den Übungen nicht teil, da sein Umbau noch nicht beendet war.

Digitized by Google

herangeführt und detachiert die 1. leichte Division, damit sie sich durch eine weit ausholende Bewegung mit hoher Fahrt hinter die feindliche Queue setzt, während die 2. leichte Division zu einer ähnlichen Operation gegen die feindliche Spitze angesetzt wird. Um 6 Uhr 45 Min. vorm. stehen die beiden Linienschiffsgros auf fast parallelen Kursen einander auf 110 hm gegenüber; die leichten Divisionen von P sind im Begriff, ihre Umfassungsmanöver auszuführen; der Umfassung der Spitze sucht die 3. leichte Division von R entgegenzutreten, jedoch infolge ihrer achterlichen Stellung und Geschwindigkeitsunterlegenheit ohne Erfolg. Die gegen die Spitze von R angesetzte 2. leichte Division wird 7 Uhr 15 Min. — bei diesigem Wetter — von einer Torpedojäger-Division angegriffen und setzt sich eine Zeitlang dem Feuer der sämtlichen Linienschiffe von R aus.

Skizze 2.



Um diese Zeit wird es stark nebelig, so daß die Übung abgebrochen werden muß und den Torpedojägern der Befehl erteilt wird, nach der Rade d'Hyères zurückzukehren, während die Schiffsverbände mit südlichem Kurs die Fahrt mit 8 kn fortsetzen. Hierbei entwickelt sich das bereits im vorigen Heft (S. 1275) mitgeteilte Bild der Verwirrung. Außerdem rammt Torpedojäger „Poignard", das letzte Boot der 3. Division, die im Nebel am Bug des Flaggschiffs des III. Geschwaders, „St. Louis", vorbeiläuft, dieses Schiff mit hoher Fahrt und beschädigt seinen Vorsteven so stark, daß Wasser in den Mannschaftsraum eindringt, der indessen mit dem Ejektor lenzgehalten werden kann. Das Boot wird zwischen zwei Torpedojägern mit Trossen befestigt und unter Beistand des „Jules Michelet" nach Toulon gebracht. — Als erschwerend für die Nebelfahrt wird in den Berichten erwähnt, daß die Maßnahmen für Nebel — Scheinwerfer klar, Boje ausbringen — im Gefecht zu treffen waren, während sie in der Gefechtsrolle nicht vorgesehen sind.

Eine taktische Entscheidung wurde infolge des vorzeitigen Abbrechens des Manövers nicht herbeigeführt.

Digitized by Google

Blockadeübung am 6./7. September.

Partei R: Führer: Vizeadmiral Aubert. (Blockierender.)

II. und III. Geschwader, 3. leichte Division, 3. und 4. Torpedojäger-Division, 2. Minenleger-Gruppe.

Partei S: Führer: Vizeadmiral de Lapeyrère. (Blockierter.)

I. Geschwader, 2. leichte Division, 1. Torpedojäger-Division, 1. Minenleger-Gruppe, zwei Divisionen Torpedoboote von Toulon, eine Division von Ajaccio, Unterseeboote von Toulon.

Gruppe T (zur Partei S gehörig): 1. leichte Division, 2. Torpedojäger-Division.

	Wertziffer:	Höchstgeschwindigkeit:
I. Geschwader	3	16 kn,
II. "	3	16 "
III. "	2	14 "
1. leichte Division	8/3	21 " *)
2. " "	1	19 "
3. " "	2/3	18 "

S ankert vor Dunkelheit am 6. September auf der Rade d'Hyères; er sichert seinen Ankerplatz durch Lichtsperre, Trossensperre und Minen. Da S dem Blockierenden R unterlegen ist, so hat er Befehl, erst dann auszulaufen, wenn Gruppe T, eine Division von Linienschiffskreuzern darstellend, die während der Nacht 50 sm von der Küste entfernt vor La Ciotat kreuzt, vor der Einfahrt gemeldet wird. S und T unterhalten die Nacht über trotz der Störungen von R FT-Verbindung. R richtet eine enge Blockade ein, das Gros 25 sm von der Küste parallel zu dieser auf- und abdampfend, Kreuzer und Torpedojäger nach innen vorgeschoben. Die drei Torpedoboots-Divisionen von S kommen zweimal zum Angriff auf das Gros des Blockierenden, während die Torpedojäger von R den Blockierten angreifen und gleichzeitig die Minenleger von R unter dem Schutz von „Marseillaise" Sperren legen, und zwar „Foudre" im Ostpaß, „Baliste" und „Flamberge" im Kleinen Paß. Von den Unterseebooten des Blockierenden, die nachts ihre Stellung in den zugeteilten Sektoren genommen haben, kommt nur „Turquoise" zum Angriff. Bei Tagesanbruch läuft S hinter Minensuchbooten aus und vereinigt sich mit T, der von Osten herankommt, während sich R vor der drohenden Unterseebootsgefahr weiter nach See zu zurückgezogen hat. 5 Uhr 30 Min. morgens am 7. September sichten die Gegner, westlichen Kurs steuernd, einander auf 120 hm; im Norden S und T, das I. Geschwader vorn, dahinter 1. leichte Division und 2. leichte Division (nur „Waldeck-Rousseau"), im Süden R, III. Geschwader vorn, II. Geschwader links rangiert dahinter, 3. leichte Division ziemlich weit ab vom Gros; Torpedojäger bei beiden Parteien an Spitze und Queue der Linien. Admiral Aubert sucht durch Heranstaffeln Annäherung und läßt um 6 Uhr 30 Min. auf 90 hm das Feuer eröffnen. Die 1. und 2. leichte Division von S sucht wiederum die Queue von R zu umfassen und die 3. leichte Division von ihrem Gros abzuschneiden [Skizze 3**)]. Trotz des hohen Geschwindigkeitsüberschusses der 1. leichten Division gegenüber der Linie von R (21 kn

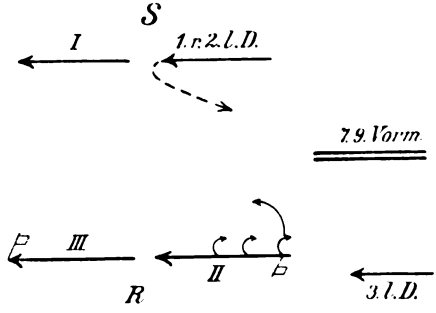
*) Stellen Linienschiffskreuzer dar.

**) Alle Skizzen betr. Gefechtsbilder sind rein schematisch, ohne Rücksicht auf Entfernungen und Länge der Linien.

Digitized by Google

gegen 14 kn des III. Geschwaders vollzieht sich die Umfassung nur sehr langsam; sobald sie gefährlich zu werden droht, trennt sich die am Schluß der Linie stehende 1. Division des II. Geschwaders von ihrem Gros und stößt zwischen die 1. und 2. leichte Division und das Gros von S, um die beiden leichten Divisionen von diesem zu trennen und sie zwischen sich und die 3. leichte Division zu bringen, was ihr anscheinend gelingt.

Skizze 3.



7 Uhr 25 Min. setzt S nach weiterer Annäherung der Linien seine vordere Torpedobootsdivision zum Angriff auf R an, der gleich darauf mit demselben Manöver antwortet. 7 Uhr 35 Min. endet das Gefecht.

Infolge eines Ruderversagers war im III. Geschwader „Charlemagne" ausgeschoren, hatte aber hinter dem Schlußschiff wieder einscheren und seinen Posten dort innehalten können.

3. Gefechtsübungen.

Gefechtsübung am 8. September, nachmittags.

Partei U: Führer: Vizeadmiral Bellue.

II. Geschwader, 1. und 2. leichte Division, [1. und 2. Torpedojäger-Division*), 1. Minenleger-Gruppe.]

Partei V: Führer: Vizeadmiral Aubert.

III. und I. Geschwader, 3. leichte Division, [3. und 4. Torpedojäger-Division*), 2. Minenleger-Gruppe.]

Wertziffern und Geschwindigkeiten wie bei der zweiten Blockadeübung.

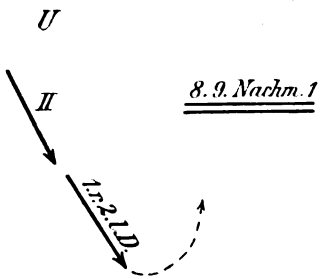
Dem Gefecht geht eine Aufklärung von seiten der beiden, anfangs 20 sm voneinander entfernten Parteien voraus. U (II. Geschwader) läuft in Kiellinie mit SO-Kurs an. V, anfänglich in Geschwaderkolonnen, nähert sich in Kiellinie — das III. Geschwader vorn, das I. Geschwader dahinter — etwa auf Gegenkurs. U scheint mit konvergierendem Kurs seinen Angriff mit hoher Geschwindigkeit zunächst auf die feindliche Queue ansetzen zu wollen, weshalb V ebenfalls auf den Schluß der Linie des Gegners zuschwenkt (Skizze 4a.) Nunmehr sucht sich nach einer scharfen Schwenkung nach Backbord die 1. und 2. leichte Division von U vermöge des hohen Geschwindigkeitsüberschusses (1. leichte Division 7 kn) mit NO-Kurs vor die Spitze von V zu ziehen; diesem Manöver tritt Admiral Aubert, der auf 90 hm das Feuer eröffnet, entgegen, indem er mit dem

*) Zum Kohlen detachiert; treffen nach der Gefechtsübung bei der Flotte ein.

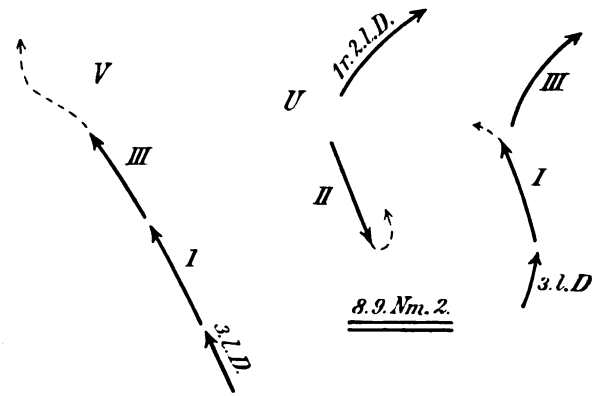
Digitized by Google

III. Geschwader allmählich nach Steuerbord auf NO-Kurs schwenkt und sich so den leichten Divisionen von U entgegenwirft, während er das I. Geschwader anweist, das II. Geschwader von U zu bekämpfen (Skizze 4b). Als sich der Kampf zwischen dem I. und II. Geschwader zu einem Kreisgefecht entwickelt, schwenkt das letztere auf Gegenkurs. Diese Schwenkung

Skizze 4a.



Skizze 4b.



gibt dem I. Geschwader Gelegenheit zu einer wirksamen Feuervereinigung. 3 Uhr 20 Min. stehen die sieben Linienschiffe des III. Geschwaders den fünf Panzerkreuzern der 1. und 2. leichten Division gegenüber (Wertziffer 14 gegen 10), auf die das I. Geschwader außerdem die 24 cm-K der Feuerleeseite auf 63 hm zum Tragen bringt. Das I. Geschwader, an das die 3. leichte Division herangeschlossen ist, ist auf 46 hm im Gefecht mit dem II. Geschwader (20 gegen 18). Der Erfolg wird daher der Partei V zugesprochen.

Gefechtsübung am 8./9. September.

Partei W: Führer: Vizeadmiral de Lapeyrère.

I. Geschwader, 1. und 2. leichte Division, 3. und 4. Torpedojäger-Division, 2. Minenleger-Gruppe.

Partei X: Führer: Vizeadmiral Aubert.

II. und III. Geschwader, 3. leichte Division, 1. und 2. Torpedojäger-Division, 1. Minenleger-Gruppe.

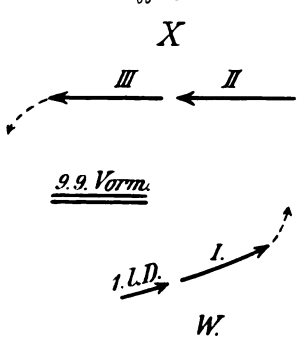
	Wertziffer:	Höchstgeschwindigkeit:
I. Geschwader	3	18 kn,
II. = ...	3	16 =
III = ...	2	14 =
1. leichte Division	zwischen 2 und 3	16 =
2. = = ...	1	19 =
3. = = ...	2/3	18 =

Während des Gefechtes stellen die Panzerkreuzer der 1. leichten Division schnelle Linienschiffe dar, deren Gefechtswert zwischen dem der Schiffe des II. und des III. Geschwaders liegt und deren Geschwindigkeit gleich derjenigen des II. Geschwaders ist.

Digitized by Google

X und W laufen zunächst voneinander ab, X auf NW-, W auf SO-Kurs. Die leichten Streitkräfte von W nehmen sodann Fühlung an X, wobei die beiden Torpedojäger-Divisionen näher an den Gegner herangehen, während die Panzerkreuzer sich anscheinend zurückhalten. Das Fühlunghalten wird durch den herrschenden Mondschein erleichtert. Das Gros von W, das bis zu einem bestimmten Zeitpunkt vom Gegner abläuft, wird durch FT über den Standort des Gegners auf dem laufenden gehalten und sodann an diesen herangeführt. Während der Nacht kommt es nur zu kleineren Gefechten der Torpedojäger. Bei Tagesanbruch sichten die Parteien einander auf 180 hm; um 6 Uhr morgens stehen sie einander auf 135 hm in Kiellinie mit Gegenkurs gegenüber, X W-Kurs, W ONO-Kurs steuernd (Skizze 5). Die 1. leichte Division steht bei W hinter dem 1. Geschwader, „Jules Michelet" mit der 3. Torpedojäger-Division an der Spitze der Linie, „Waldeck-Rousseau" mit der 4. Division an der Queue. Es kommt zum Kreisgefecht, wobei das schnellere I. Geschwader (W) versucht, die langsameren Geschwader von X an der Queue zu umfassen. — Um eine neue Gefechtslage zu schaffen, läßt der Flottenchef W nochmals nach Osten ablaufen, und es entwickelt sich ein zweites Gefecht als laufendes Gefecht mit stark konvergierendem Kurs, in dem W den Vorteil bezüglich der Stellung zur Sonne hat und seinen Geschwindigkeitsüberschuß benutzt, um X zu starkem Abbiegen zu veranlassen. Das Feuer wird auf 90 hm eröffnet, die Entfernung verringert sich bald auf 65 hm, worauf W seine an der Spitze bereitgehaltenen Torpedojäger ansetzt, denen diejenigen von X entgegentreten, so daß es zu einem Artilleriegefecht der Torpedojäger zwischen den Linien kommt.

Skizze 5.



Gefechtsübung am 12. September vormittags.

Partei Y: Führer: Vizeadmiral Jauréguiberry.

I., II., III. Geschwader, 1. und halbe 2. Torpedojäger-Division (neun Boote).

Partei Z: Führer: Kontreadmiral Dartige du Fournet (Chef der 1. leichten Division).

1., 2., 3. leichte Division, Rest der Torpedojäger.

Beide Flotten gelten als nach Zahl und Stärke der Einheiten gleichwertig; ebenso ist die Geschwindigkeit der entsprechenden Geschwader beider Parteien gleich, nämlich:

	Wertziffer:	Höchstgeschwindigkeit:
I. Geschwader	3	18 kn,
II. = ...	2,5	16 =
III. = ...	2	14 =

Die Flotte Z ist durch Einstellung von Torpedojägern in die drei leichten Divisionen, wie folgt, zusammengesetzt:

I. Geschwader:

1. Division: „Léon Gambetta"; Torpedojäger „Tromblon", „Pierrier".
2. Division: „Edgar Quinet"; Torpedojäger „Cognée"; „Ernest Renan".

Digitized by Google

II. Geschwader:

1. Division: „Jules Michelet"; Torpedojäger „Mortier", „Branlebas".
2. Division: „Waldeck-Rousseau"; Torpedojäger „Oriflamme"; Minenleger „Foudre".

III. Geschwader:

1. Division: „Gloire", Torpedojäger „Étendard", „Baliste".
2. Division: „Amiral Aube"; Torpedojäger „Flamberge", „Carquois"; „Marseillaise".

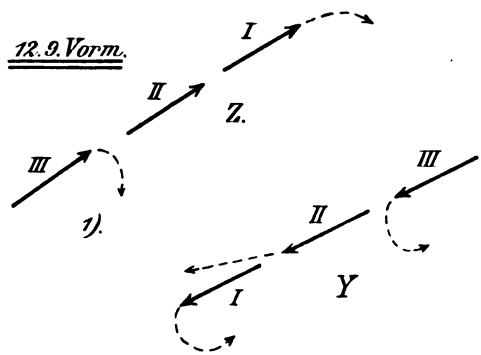
Für Verwendung im Torpedokampf bleibt Z also ebenfalls etwa 1½ Division Torpedojäger zur Verfügung.

Es wird angenommen, daß beide Flotten durch hinreichend wirksame Aufklärung und infolge sichtigen Wetters imstande sind, frühzeitig die Lage beim Gegner zu beurteilen und sich danach zeitig zum Gefecht zu entwickeln.

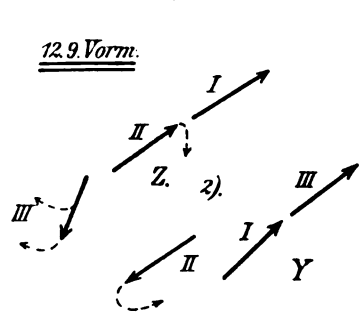
Anlauf in Divisionskolonnen; Z muß zu Beginn des Gefechtes Kiellinie formieren, während Y völlig freies Manöver hat.

Gegen 9 Uhr vorm. sichten die Parteien einander, Y NW-Kurs, Z SO-Kurs steuernd. Y und Z schwenken aus Divisionskolonnen in Kiellinie ein. Das Gefecht beginnt auf etwa 90 hm. Da Z anfänglich etwas vorlich steht, so dreht Y zunächst nach Steuerbord ab, eine Bewegung, der Z folgt. Es wird sodann eine Zeitlang manövriert, ohne daß eine Partei einen merklichen Vorteil erringt. Zum Schluß werden die Torpedojäger zum Angriff angesetzt, wobei die Boote von Y die Linie der Schlachtschiffe durchbrechen. —

Skizze 6a.



Skizze 6b.



Nach einer Darstellung in der „Vie maritime" verlief das Gefechtsbild am 12. September vormittags wie folgt: Y und Z sind beim Sichten in Kiellinie formiert; Y hat seine Torpedojäger vorn aufgestellt. Gleich nach dem Sichten setzt Z — anscheinend Gegenkurs von Y steuernd — sein (III.) Schlußgeschwader gegen die feindliche Spitze an. Y schwenkt divisionsweise nach Steuerbord vom Gegner ab, um dem Vorstoß des III. Geschwaders von Z auszuweichen, das sein Feuer auf das I. (Spitzen-) Geschwader von Y richtet, während die anderen Geschwader von Z noch außerhalb Schußweite sind [Skizze 6a.*)] Das I. Geschwader von Y dreht weiter nach

*) In den Skizzen 6 bis 9 ist der allgemeine Verlauf des Gefechts noch mehr als in den anderen Skizzen lediglich in großen Zügen schematisch angedeutet, da die Berichte ein genaueres Bild der Operationen zu entwerfen nicht gestatten.

Digitized by Google

Steuerbord, während Y II sich dem vorstoßenden Z III entgegenwirft und mit ihm ein laufendes Gefecht beginnt (II. Geschwader von Y: Wertzahl 2,5, v = 16 kn; III. Geschwader von Z: Wertzahl 2, v = 14 kn). Das III. Geschwader von Y schwenkt später auf den Kurs der beiden (I. und II.) Geschwader von Z, als diese Y hinten zu umfassen suchen. Dem III. Geschwader von Y schließt sich das I. Geschwader an, das inzwischen völlig herumgeschwenkt ist (Skizze 6 b). Das III. Geschwader von Z sieht sich durch den Kampf mit dem stärkeren Y II allmählich von seinem Gros abgedrängt, schwenkt divisionsweise vom Gegner ab und wird dabei von diesem enfiliert; es gilt als außer Gefecht gesetzt. Y II schließt sich nun Y III. und I. an, von denen das III. Geschwader im Kampf mit dem feindlichen I. und II. stark gelitten hat. Z stellt infolgedessen sein II. Geschwader dem herankommenden Y II entgegen. In dem Augenblick der Beendigung des Gefechtsbildes steht das I. Geschwader von Z im Kampf mit dem III. (geschwächten) und I. Geschwader von Y, das II. Geschwader von Z im Kampf mit dem II. Geschwader von Y, das III. Geschwader von Z ist außer Gefecht.

Gefechtsübung am 12. September nachmittags.

Parteien und Stärkeverhältnis wie am Morgen.

Es wird angenommen, daß die Sichtweite 9 sm beträgt und daß Y — ohne wirksame Aufklärung — erst auf diese Entfernung Kenntnis von Stärke, Kurs und Formation des Gegners erhält, während Z sich auf Grund der von einer supponierten Aufklärung erhaltenen Nachrichten bereits früher zum Gefecht entwickeln kann.

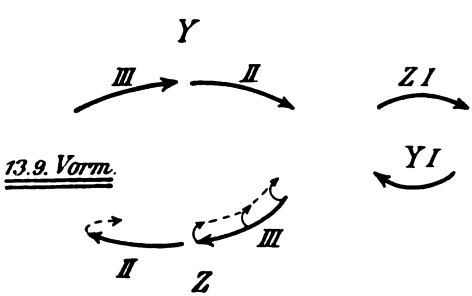
Dementsprechend ist Z bereits in Kiellinie auf NO-Kurs entwickelt, als Y — noch in Divisionskolonnen formiert — ihn auf etwa 130 hm sichtet. Indessen hat Y noch Zeit genug, um außerhalb des Schußbereichs Kiellinie zu formieren. Es kommt zu einem Kreisgefecht, das der Flottenchef bald abbricht, nachdem wiederum die Torpedojäger zum Angriff vorgegangen sind.

Gefechtsübung am 13. September vormittags.

Parteien und Stärkeverhältnis wie am 12.

Es wird angenommen, daß die Sichtweite nur 5 sm beträgt und daß beide Flotten erst beim Sichten des Gros auf 5 sm Kenntnis von der Lage beim Feinde erhalten und sich zum Gefecht entwickeln.

Skizze 7.



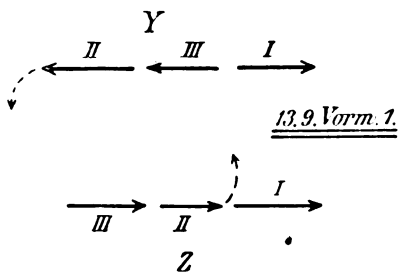
Nach der Entwicklung beider Parteien zum Gefecht steht das I. Geschwader von Y in günstiger Stellung zum I. Geschwader von Z, so daß dieses sich von seinem Gros trennt und ein Kreisgefecht mit dem I. Geschwader von Y annimmt (Skizze 7). Die beiden anderen Geschwader der Flotten Y und Z beginnen zunächst ebenfalls ein Kreisgefecht, bei dem jedoch Y den Schlußschiffen

Digitized by Google

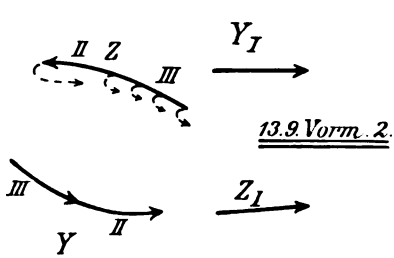
von Z so stark aufkommt, daß Z sich gezwungen sieht, zum laufenden Gefecht zu wenden. Die Wendung wird von den beiden Geschwadern von Z nicht gleichzeitig ausgeführt, so daß das von „Gloire" geführte III. Geschwader, das zuerst gewendet hat, sich eine Zeitlang allein dem vereinigten II. und III. Geschwader von Y gegenübersieht. Bei Fortsetzung des Gefechts gerät das III. Geschwader von Z noch dazu in das Feuer des „Danton" Geschwaders von Y, das noch getrennt gegen das I. Geschwader von Z kämpft. Die Vernichtung des III. Geschwaders von Z wird daher als sicher angenommen.

Das Gefechtsbild am 13. vormittags wird in der „Vie Maritime" wie folgt dargestellt: Beim Sichten des in Kiellinie formierten Z schwenkt das I. Geschwader zum laufenden Gefecht mit dem I. Geschwader von Z, während das II. und III. Y-Geschwader auf die Queue der Z-Linie manövriert, so daß es hier zum Kreisgefecht kommt (Skizze 8a). Sobald Z II und III sehen, daß sie im Kreisgefecht von ihrem I. Geschwader abgeschnitten werden, wendet das hinten stehende III. Geschwader schiffsweise zum laufenden Gefecht, das II. folgt der Bewegung durch eine Schwenkung (Skizze 8b). Es kommt zum laufenden Gefecht zwischen Y II und III

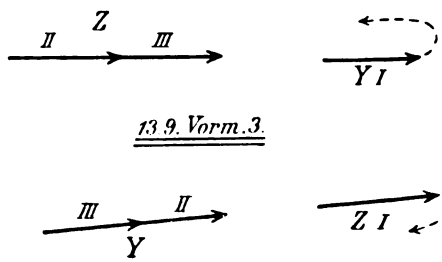
Skizze 8a.



Skizze 8b.



Skizze 8c.



und Z III und II. Das vorn stehende stärkere und schnellere Y II zwingt Z III zum Abdrehen nach Norden, von Z I fort. Inzwischen hat auch Z I Kehrt gemacht, um sich Z II und III zu nähern; Y I ist dieser Bewegung gefolgt (Skizze 8c). Y I und Z I steuern nun den Gegenkurs der Hauptlinien. Y I passiert nördlich Z III und II, die nunmehr von zwei Seiten angegriffen werden; Z I steuert südlich von Y II und III, von deren Leegeschützen beschossen.

Bei dieser Gefechtsübung machte sich, wie bei vielen anderen, die starke Rauchentwicklung — besonders beim I. Geschwader — sehr störend bemerkbar; das Feuer

Digitized by Google

mußte zeitweise eingestellt werden, und ein Torpedojäger, der zwischen beiden Linien fuhr, wurde vom Gegner nicht gesichtet, konnte aber auch sein Ziel nicht mit Sicherheit ausmachen.

Gefechtsübung am 13. September nachmittags.

Wie am Vormittag, jedoch sichten die Flotten einander erst auf 60 hm. Die sehr spät erfolgende Entwicklung zum Gefecht bewirkt in beiden Linien Unordnung, so daß der Kampf bald abgebrochen wird.

Gefechtsübung am 14. September nachmittags

fällt aus, da wegen schlechten Wetters die Linienschiffe darstellenden Torpedojäger ihre Posten in der Linie der Z-Flotte nicht innehalten können. — Am Nachmittag findet dafür eine Nebelfahrtübung der Flotte statt.

Gefechtsübung am 15. September.

Parteien wie am 12., jedoch ist bei Z in der 1. Division des II. Geschwaders „Branlebas" ausgefallen, während das III. Geschwader aus 3 Divisionen zu je 2 Einheiten wie folgt formiert ist:

III. Geschwader: 1. Division: „Gloire", Torpedojäger „Étendard",
2. „ „Amiral Aube", Torpedojäger „Carquois",
3. „ „Marseillaise", Torpedojäger „Branlebas".

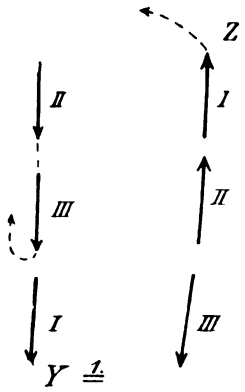
Das III. Geschwader von Z stellt die Streitmacht einer Z verbündeten Flotte dar, die niemals mit den beiden anderen Geschwadern gemeinsam operiert hat, die ein anderes Signalbuch besitzt und nur durch FT geführt wird. Dies Geschwader erhält daher vom Parteiführer nur die Anweisung, im Anschluß an die beiden anderen Geschwader zu operieren. - Die Einheiten der entsprechenden Verbände von Y und Z sind im allgemeinen gleich stark; jedoch ist das I. Geschwader von Y allen anderen Verbänden überlegen, und die 3. Division des III. Geschwaders von Z steht an Gefechtskraft an letzter Stelle.

Nach einem Bericht in „Le Temps" sollte bei diesem Gefechtsbild ein Gefecht von zwei Flotten zur Darstellung gelangen, die sich bei diesigem Wetter erst auf 60 hm sichten. Wie bei den vorigen Bildern sollte außerdem vor allem das Problem „des diversions" untersucht werden, d. h. das Manövrieren einzelner Flottenteile auf Spitze oder Queue des Gegners, um diese zu binden und günstige Verhältnisse für das Vorgehen des Gros gegen den übrigen Teil der feindlichen Linie zu schaffen. Die beiden Flotten sichten einander in Divisionskolonne formiert, Z mit Westkurs, Y mit Ostkurs. Infolge eines Mißverständnisses trennt sich Z III vorzeitig von Z I und II, als diese schon vor Eintritt in die Sichtweite von 60 hm zur Kiellinie auf Nordkurs einschwenken, während Y Kiellinie auf Südkurs formiert (Skizze 9a). Z III manövriert auf die Spitze von Y. Als Z I und II versuchen, die Queue von Y zu umfassen, nachdem sie vorher nochmal Divisionskolonnen formiert haben, um der Vorschrift gemäß in dieser Formation bis auf 60 hm heranzukommen, schwenkt das in der Mitte stehende Y III zum laufenden Gefecht mit Z I und II, eine Bewegung,

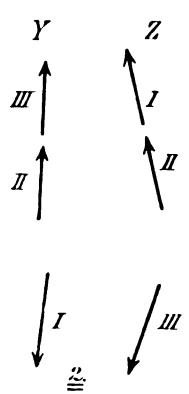
Digitized by Google

der Y II folgt (Skizze 9b). Y II sucht zum Schluß noch auf die Queue von Z I und II zu manövrieren.

Skizze 9a.



Skizze 9b.



15.9.

Ein weiteres Gefechtsbild, in dem eine Division, bestehend aus den Panzerkreuzern „Jules Michelet", „Edgar Quinet" und „Ernest Renan", mit einer um 3 kn höheren Geschwindigkeit als die der „Danton"-Klasse die Rolle einer schnellen Division von „Invincibles" spielten sollte, kam wegen Zeitmangels nicht mehr zur Durchführung.

4. Kreuzerübungen.

Die Kreuzer erhielten im Laufe der beiden Manöverwochen — abgesehen von ihrer Tätigkeit bei den Blockade- und Gefechtsübungen — Gelegenheit zu einigen besonderen Aufklärungsübungen. Am 7. September wurde zwischen der Flotte und dem Kap Cavalo auf Korsika eine Verbindungslinie ausgelegt, in der „Edgar Quinet" am nächsten dem Lande lag; von diesem Kreuzer aus erfolgte mit Hilfe des Kastendrachens von Sacconey eine Erkundung der Küste.

In der Nacht vom 14./15. September fand eine Suchübung der leichten Divisionen gegen die Linienschiffsflotte statt, die anscheinend schulmäßig und normal verlief.

In der Nacht vom 15./16. September fuhr die Flotte abgeblendet; die 1. und 2. leichte Division war detachiert und hatte Befehl, nachts Anschluß an das Gros zu suchen, sich dabei der Erkennungssignale bedienend.

5. Torpedobootsnachtangriffe, Unterseeboots- und Minenübungen.

Außer den Nachtübungen, die in dem Rahmen der bereits geschilderten Blockade- und Gefechtsübungen stattfanden, wurde in der zweiten Manöverwoche eine Anzahl weiterer Nachttorpedobootsunternehmungen und Minenübungen abgehalten.

Digitized by Google

Nachtübungen vom 11./12. September.

Die Flotte marschiert in der Marschformation Nr. 2, das I. Geschwader vorn, das II. und III. links und rechts dahinter mit 1000 m Querabstand, die Kreuzer Steuerbord querab vom Gros, die Torpedojäger Marschsicherung (sextuple rideau) bildend. Ein detachierter Teil der Torpedojäger soll die Torpedoboote durch gelegentliches Leuchten mit den Scheinwerfern auf sich ziehen.

Die beiden Divisionen Torpedoboote von Toulon und die Division von Ajaccio haben die Flotte in einem Gebiet anzugreifen, das im Osten durch den Meridian der Levant-Insel, im Westen durch den des Kap Cépet begrenzt ist und sich von der Küste nach Süden zu 15 sm erstreckt. Die Angriffe erfolgen von 9 bis 12 Uhr gruppenweise auf das I. und II. Geschwader und die Panzerkreuzer; die Boote werden in der mondhellen Nacht frühzeitig gesichtet und beschossen, so daß ihren Angriffen ein Erfolg nicht zuzusprechen ist.

Nachtübung vom 12./13. September.

Am 12. nachmittags ankert die Partei Y (Linienschiffe) im Golf San Juan, die Partei Z (Panzerkreuzer) in der Bucht von St. Tropez; beide sichern sich durch ihre Torpedojäger-Flottille; Y stellt außerdem an Land zu beiden Seiten der Einfahrt Wachposten auf, die mit Signalraketen ausgerüstet sind. Gegen Y operieren wiederum in mondheller Nacht die Torpedoboote von Toulon, deren 1. Division um 10 Uhr abends und deren 2. Division um 2 Uhr nachts angreift, sowie die 2. Minenleger-Gruppe. Diese wird um 3 Uhr nachts in der Einfahrt beleuchtet und beschossen, wirft aber trotzdem eine Sperre von 4000 m Länge in der Südosteinfahrt. Z wird in der Bucht von St. Tropez von den Torpedobooten von Ajaccio angegriffen, die um 11 Uhr 45 Min. unter der Küste durchbrechen und auf „Suffren" zum Angriff kommen. Inzwischen werfen „Hache" und „Massue" je eine Sperre in der Einfahrt, der eine zwischen la Sèche à l'huile und le Rabiou, der andere zwischen le Rabiou und der Pointe.

Um 5 Uhr beginnen die Torpedojäger auf beiden Reeden Minen zu suchen, um 6 Uhr laufen die Verbände aus, sich durch Torpedojäger gegen U-Bootsangriffe sichernd, die innerhalb einer Zone von 10 sm von der Küste zu erwarten sind. Von den Offensivbooten kommen „Gay-Lussac", „Ampère" und „Monge" auf die Linienschiffe zum Angriff, von denen vier (einschließlich „Jules Ferry") getroffen werden; von den Verteidigungsbooten stoßen „Turquoise" und „Topaze" auf die Panzerkreuzer.

Nachtübung vom 14./15. September.

a. **Angriff der Torpedojäger auf die Flotte.** Die Flotte läuft während der Nacht wechselnde Kurse im Golf von Lion; die Torpedojäger sind bei Dunkelheit detachiert; eine Division hat in äußerster Sichtweite Fühlung am Gros behalten und führt durch FT die übrigen drei Divisionen heran. Die Übung wird wegen aufkommenden schlechten Wetters in dem Augenblick abgebrochen, als die ersten Boote zum Angriff anlaufen.

b. **Minenübung.** In derselben Nacht wird die 1. Minenleger-Gruppe gegen die Einfahrt von Toulon, die 2. gegen die Zugänge zur Rade d'Hyères angesetzt, die von den Torpedobooten von Toulon und Ajaccio bewacht werden. Den Torpedo-

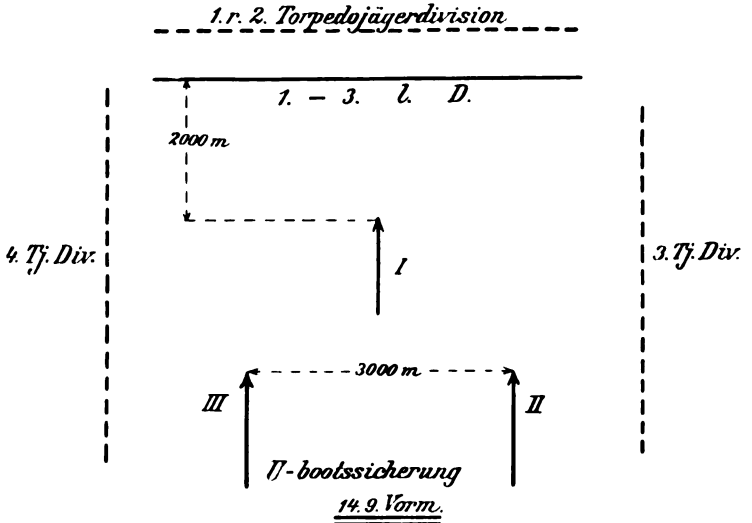
Digitized by Google

jägern der beiden Gruppen gelingt es, unbemerkt ihre Minen zu werfen, dagegen wird „Foudre", der den Ostpaß und den Großen Paß der Rade d'Hyères zu sperren hat, entdeckt und mit Torpedos beschossen.

Unterseebootsübung am 14. September (Skizze 10).

Die Flotte manövriert in einem Gebiet innerhalb von 25 sm von der Küste, zwischen den Meridianen der Insel Grand Ribaud und von Bec de l'Aigle, in dem U-Bootsangriffe zu erwarten sind. Marschformation Nr. 2: I. Geschwader vorn, II. und III. rechts und links hinten mit 3000 m Querabstand, die leichten Divisionen Vorhut bildend 2000 m vor dem Gros mit 800 m Schiffsabstand. Von den Torpedojägern verstärkt die 1. und 2. Division die Vorhut, indem sie vor den Kreuzern eine

Skizze 10.



zweite Sicherungslinie auslegt, die 3. bildet die Steuerbord-, die 4. die Backbordseitendeckung. Marschgeschwindigkeit 12 kn. Die bewegte See erschwert das Erkennen der U-Bootsperiskope. Es finden nur zwei Angriffe statt, einer auf die Spitze des I., der zweite auf die Mitte des II. Geschwaders, letzterer ohne Erfolg, infolge zu großer Entfernung. Beim Sichten des ersten Bootes schwenkt die Flotte divisionsweise nach Backbord, der Angriff gelingt trotzdem. Später wird auf den alten Kurs zurückgeschwenkt. Der Übung wird sodann durch einen schweren Sturm mit heftigen Regenböen ein vorzeitiges Ende gesetzt.

6. Unfälle.

Abgesehen von der Rammung des Linienschiffs „St. Louis" durch den Torpedojäger „Poignard" haben sich im Manöver nur kleinere Unfälle ereignet. Torpedojäger „Sabretache" berührte beim Auslaufen mit einer Schraube die Bojenkette, wodurch die Schraubenwelle verbogen und ihre Auswechslung nötig wurde. — Auf Torpedojäger „Janissaire" brachen sämtliche Heizraumventilatoren zusammen, so daß

Digitized by Google

das Boot von „Voltigeur" nach Toulon geschleppt werden mußte. — Auf Linienschiff „Suffren" fand eine Kesselrohrexplosion statt, durch die ein Mann getötet, zwei verwundet wurden.

Besprechung.

Allgemeines. Die kurze Dauer der Flottenmanöver ließ es dem Leiter zweckmäßig erscheinen, die ganze Zeit für taktische Übungen zu verwenden. In der Fachpresse wird daher von verschiedenen Seiten der Ausfall der interessanteren, größere Abwechslung bietenden strategischen Übungen beklagt; die häufige Wiederholung der wenig abwechslungsreichen taktischen Gefechtsbilder habe außerordentlich ermüdend gewirkt. Demgegenüber betonen andere Berichterstatter, die kurze Zeit habe gerade dazu ausgereicht, eine Anzahl von taktischen Problemen des Flottenkampfes anzuschneiden; sie gründlich zu untersuchen und zu endgültigen Schlüssen zu gelangen, sei in der kurzen Manöverzeit nicht möglich gewesen. Infolgedessen wird fast allgemein die häufigere Abhaltung gemeinsamer Übungen der ganzen Flotte im Laufe des Jahres verlangt; in den Sommermonaten müsse die Flotte öfters im Atlantischen Ozean manövrieren, um die Seegewohnheit der Besatzungen zu steigern und diese unter schwierigen Verhältnissen arbeiten zu lassen. Der Unterschied in der Ausbildung des III. (Nord-) und der übrigen Geschwader zeige deutlich die Notwendigkeit solcher Übungen im Atlantik. Das Prinzip der Konzentration der Flotte im Mittelmeer soll dadurch nicht berührt werden. Dies scheint jetzt in Frankreich fast allgemein anerkannt zu sein: England übernimmt den Schutz auch der französischen Küsten im Norden; Frankreich sorgt für Aufrechterhaltung der Seeherrschaft der Entente-Mächte im Mittelmeer.

Flottenchef. In Verbindung mit der Forderung häufigerer gemeinsamer Übungen der Geschwader wird durchweg diejenige der Schaffung der Stellung eines dauernd eingeschifften Flottenchefs*) ausgesprochen. Das Fehlen einer solchen organisatorischen Einrichtung hat sich nach den Berichten in diesem Jahre besonders fühlbar gemacht. Obgleich das neue taktische Reglement erst kürzlich herausgegeben ist, war es doch nötig, eine große Anzahl von Flottenbefehlen zu erlassen, da die verschiedenen Dienstzweige bei den einzelnen Geschwadern verschieden gehandhabt werden; selbst die Regeln über die Zielverteilung sind bei den Verbänden nicht gleichartig. Die Flottenbefehle standen oft nicht im Einklang mit den Geschwaderbefehlen; diese wieder wichen voneinander ab, was störend in die Erscheinung trat, sobald einer der Geschwaderchefs als Parteiführer fungierte.

Der Flottenchef führte, wie in früheren Jahren, von einem Panzerkreuzer aus; jedoch trat dieser als Nr. 1 in das in der Regel die Spitze der Flottenlinie bildende, aus nur 5 Schiffen bestehende I. Geschwader ein, so daß anzunehmen ist, daß Vizeadmiral Jauréguiberry im Ernstfalle auf einem Linienschiff an der Spitze der Flottenlinie führen würde.

Das Programm für die Übungen war von dem zum Leiter der Flottenmanöver ernannten Generalinspekteur der heimischen Geschwader im Einverständnis mit dem Generalstab der Marine aufgestellt; es war nach dem Urteil der

*) Diese Stellung soll nach den neusten Nachrichten in Kürze geschaffen werden.

Digitized by Google

Berichterstatter sehr klar disponiert und nutzte die zur Verfügung stehende Zeit voll aus, abgesehen von einer Anzahl wahrscheinlich von M. Delcassé angeordneter politischer Demonstrationen — dem Vorbeimarsch bei Ajaccio am 8. September unter Führung des auf „Edgar Quinet" eingeschifften Marineministers, dem Defilieren vor dem Minister auf der Reede von Port Vendres am 15. und dem Aufenthalt vor Marseille, wo M. Delcassé sich am 16. ausschiffte.

Die Führer der Verbände. In der Fachpresse wird die Führung des Flottenchefs Vizeadmirals Jauréguiberry allgemein anerkannt. Ebenso allgemein wird als erfolgreichster Geschwaderchef der Vizeadmiral Aubert bezeichnet, der sowohl seinen Verband (III. Geschwader) am besten einexerziert und in der Hand hatte als auch sich in der taktischen Führung meist den Gegnern überlegen zeigte. Seine Verbandsführung soll sich durch große Ruhe und Einfachheit ausgezeichnet haben; die Zahl der dazu verwendeten FT-Signale soll erheblich geringer gewesen sein als bei den anderen Verbänden. Die überlegene Ausbildung des III. Geschwaders gestattete es ihm, mit Wendungen zu arbeiten, wo andere Verbände Schwenkungen wählten, die sie für längere Zeit in taktisch ungünstige Lagen brachten. Wiederholt ergriff Admiral Aubert — als Unterführer im Flottenverbande — die Initiative zu selbständigem Manöver (z. B. Gefechtsübung am 15. September); führte er selbst den Flottenverband, so war die Schlußsituation des Gefechtsbildes in der Regel für die von ihm geführte Partei günstig (Blockadeübung am 6./7., Gefechtsübung am 8. September). Erwähnt sei, daß Admiral Aubert das hintere Geschwader seiner Linie stets links rangierte, so daß ein Geschwaderchef am Schluß der Linie stand, ähnlich wie er im Vorjahre innerhalb seines Geschwaders die 2. Division links zu rangieren pflegte.

Auch die Ausbildung und Führung des II. Geschwaders (Vizeadmiral Bellue) wird als gut bezeichnet, während die Kritiker sich bezüglich des I. Geschwaders und seines Führers, Vizeadmiral de Lapeyrère, mit Rücksicht auf die kurze Ausbildungsdauer dieses Verbandes zurückhaltend äußern. Von den Führern der leichten Divisionen wird Kontreadmiral Dartige du Fournet hervorgehoben, der die aus den leichten Divisionen und Torpedojägern gebildete II. Flotte mit Geschick geführt haben soll.

Formaltaktik. Der formaltaktischen Durchbildung des Flottenverbandes konnte naturgemäß nur sehr kurze Zeit gewidmet werden. Bei den Gefechtsübungen wurden an die formaltaktische Schulung der Verbände hohe Ansprüche gestellt, da viel mit hohen Geschwindigkeiten manövriert wurde (I. Geschwader oft 18 kn, II. 16 kn, III. 14 kn, Kreuzer 18 bis 21 kn, Torpedojäger 22 bis 24 kn). Hierin fehlte es den Verbänden nach einem Bericht im „Moniteur de la Flotte" noch sehr an Übung; vielleicht aus diesem Grunde habe der Flottenchef bei einem Gefechtsbild die 16 kn laufende Flotte statt einer Wendung um 16 Strich eine Schwenkung ausführen lassen, obgleich ihm die erstere eine günstige Stellung gegenüber dem Feinde gesichert hätte. — Da im Gefecht nur die einfachsten Bewegungen ausgeführt wurden, so befürwortet ein Berichterstatter die Einschränkung der oft komplizierten formaltaktischen Evolutionen, deren Einübung viel Zeit in Anspruch nähme, und die Verwendung der dadurch gewonnenen Zeit auf die gründliche Schulung der Flotte in den für das Gefecht in Betracht kommenden Bewegungen mit hoher Geschwindigkeit. — Beim I. („Danton"-)

Digitized by Google

Geschwader soll das Positionhalten bei einer Fahrt unter 10 bis 12 kn Schwierigkeiten gemacht haben. —

An Einzelheiten bezüglich der Verbandsausbildung sei das Ankeraufgehen der blockierten Partei mit abgeblendeten Lichtern bei den beiden Blockadeübungen erwähnt, das in mondheller Nacht ohne Störung erfolgte, das aber nach der Meinung eines Kritikers in dunkler Nacht voraussichtlich erhebliche Schwierigkeiten verursacht haben würde, zumal da in der Nacht vom 5./6. September „Suffren" einen unklaren Anker hatte und seinen Posten in der Linie nicht sofort einnehmen konnte.

Gefechtstaktik. Den taktischen Übungen lag das neue taktische Reglement zugrunde, das nach der Erprobung des Entwurfs im Flottenmanöver 1910 bindende Vorschrift*) geworden ist. Als Vorzug dieses Reglements wird die Einfachheit der Formationen und Bewegungen hervorgehoben sowie die Selbständigkeit des Handelns, die den Unterführern zugestanden wird. In einem Bericht wird erwähnt, daß insofern eine Lücke in den Bestimmungen vorhanden sei, als nicht ausdrücklich darauf hingewiesen sei, daß die Geschwaderchefs auch innerhalb der Flottenlinie für die günstige Stellung und zweckmäßige Ausnutzung ihrer Verbände verantwortlich seien; im Sinne des Reglements liege diese Auffassung, auch wenn sie nicht direkt erwähnt sei.

Über die artillerietaktische Verwendung der Flotte hatte der Flottenchef zu Beginn der Übungen eine Denkschrift herausgegeben, die im wesentlichen folgenden Inhalt hat:

„Zur Schaffung günstiger taktischer Bedingungen ist im Prinzip eine Konzentration der Kräfte an einer Stelle des Schlachtfeldes — wenn möglich an der schwächsten Stelle des Gegners — nötig, anderseits eine Ökonomie der Kräfte an den übrigen Stellen, wo man sich damit begnügen wird, den Gegner zu binden und zu beschäftigen, ohne sich der Vernichtung auszusetzen.

Solche taktischen Situationen haben nur in dem Grade Wert, in dem die Artillerie sie methodisch auszunutzen vermag. Die Fähigkeit, die Artillerie taktisch am besten auszunutzen, kann nur durch eine Schulung erworben werden, die Führer und Kommandanten auf dem Schlachtfelde instinktiv erkennen läßt, wie in einer bestimmten Lage zu handeln ist. Während der Zeit der Schulung werden anfangs präzise Regeln und Signalbefehle erforderlich sein, die sich auf Grund der im Laufe der Übungen erworbenen Erfahrungen vereinfachen und einschränken lassen werden.

Die Konzentration der Kräfte an einem Punkt kann bedingt werden: 1. durch eine numerische Überlegenheit an der betreffenden Stelle; 2. bei gleicher Zahl durch die Überlegenheit der individuellen Stärke der taktischen Einheiten gegenüber denjenigen des Gegners an diesem Punkte; 3. durch eine taktische Lage, in der Teile der feindlichen Streitkräfte durch ihre Stellung oder Entfernung zum Gegner oder aber durch gegenseitiges Maskieren bei Ausführung einer Bewegung in der vollen Ausnutzung ihrer Artillerie behindert sind.

Zusammengefaßt: Das Gefecht ist richtig eingeleitet, wenn die eigenen Geschwader feindlichen Verbänden gegenüberstehen, die ihnen an Stärke vergleichbar sind,

*) Bezüglich des Charakters des neuen Reglements vgl. Augustheft 1910, S. 1017/18.

Digitized by Google

oder deren Einheiten, wenn sie etwa stärker als die eigenen sind, an der betreffenden Stelle weniger zahlreich auftreten. Aber es ist auch der ungünstige Fall ins Auge zu fassen, in dem ein Teil der Flotte einem überlegenen Gegner gegenübersteht." —

Als Voraussetzung für sämtliche Gefechtsübungen hatte der im Reglement niedergelegte Grundsatz zu gelten, daß die Linie als Gefechtsformation allen andern Formationen überlegen ist. Zu prüfen war vor allem die Frage, ob die 3 Geschwader in der Linie zusammenzuhalten seien — action en liaison de toutes les escadres sur la même ligne de feu —, oder ob die Linie zu teilen sei und die Geschwader getrennt voneinander manövrierend das gemeinsame Ziel, die Niederkämpfung des Gegners, verfolgen sollen — action conjugée des lignes indépendantes. Ferner war zu untersuchen, ob kurzen aus starken Einheiten bestehenden oder längeren aus schwächeren Einheiten zusammengesetzten Linien der Vorzug gebühre.

Ein abschließendes Urteil hat nach einem Bericht im „Moniteur de la Flotte" noch nicht gewonnen werden können. Bezüglich des zweiten Punktes, der hier vorweggenommen sei, meint jedoch C. Pierreval als erwiesen annehmen zu können, daß das Geschwader zu 8 Schiffen der aus 2 Geschwadern zu je 6 Schiffen bestehenden Linie vorzuziehen sei. Damit sei man wiederum auf die Vorteile der Division zu 4 Schiffen gegenüber der zu 3 Einheiten gestoßen, wie sich bereits früher die Notwendigkeit der Zusammensetzung der Division aus einer geraden Zahl von Einheiten als durch das Verfahren bei der Feuervereinigung bedingt — je 2 Schiffe feuern auf ein Ziel — herausgestellt habe. Die Division zu 4 Schiffen sei außerdem besonders — und besser als das Geschwader zu 6 Schiffen — geeignet, als Unterverband der Flottenlinie zu dienen, der von seinem Admiral noch gut zu übersehen und mit Initiative innerhalb der Linie so zu führen ist, wie die jeweilige — vom Flottenchef nicht immer zu übersehende — Lage an der betreffenden Stelle es erfordert.

Die Untersuchung der ersten Frage — ob die Flottenlinie geschlossen zu halten oder zu teilen sei —, zu deren Förderung für die einzelnen Verbände verschiedene, dem Verhältnis ihrer tatsächlichen Höchstfahrt entsprechende Geschwindigkeiten festgesetzt waren, führte zunächst zu einem sehr lebhaften Manövrieren (vivacité manœuvrière) auf dem Schlachtfelde, das erst etwa am vierten Tage auf Grund der Klagen der Artilleristen etwas — aber noch bei weitem nicht hinreichend — eingeschränkt wurde. Aber abgesehen davon, daß die Artillerieausnutzung durch das Manövrieren der Schiffe litt, ergaben sich bei der Trennung der Linie die größten Schwierigkeiten hinsichtlich der Zielbestimmung. Ihre Durchführung erwies sich schon in der ersten Woche, auch im Kampfe geschlossener kürzerer Linien, als sehr schwierig, da die Regeln sich auf das Feststellen der Nummer des zu wählenden Zieles in der feindlichen Linie basieren und es dem einzelnen Schiff meist an Übersicht fehlt, um diese Nummer auf große Entfernungen, im Rauch und während der Ausführung von Evolutionen seitens des Gegners zu ergründen. Während nun C. Pierreval im Bericht über die Übungen der ersten Woche meint, man dürfe betreffs der Zielverteilung keine starren Regeln aufstellen, sondern müsse es den Kommandanten überlassen, nach ihrer Kenntnis der Absichten des Führers und ihrer Beurteilung der Lage das Ziel zu wählen, hatte der Flottenchef für die Übungen der zweiten Woche genaue Regeln für die Ziel-

Digitized by Google

verteilung unter den verschiedensten Verhältnissen, sowohl für die Verbände als auch für die einzelnen Schiffe, herausgegeben.*) Diese Regeln sind nach einem Bericht des „Moniteur" sehr kompliziert, es ist daher schwierig, sie inhaltlich zu beherrschen, und ihre Anwendung erfordert neben großer Praxis, daß der Kommandant die Lage bei beiden Gegnern gut übersieht. An technischen Schwierigkeiten ergab sich ferner, daß es nicht immer möglich war, einwandfrei festzustellen, welcher Teil des Gegners als „Spitze" und „Queue" anzusehen wäre; dazu kam, daß die strikte Befolgung der Regeln einen häufigen Zielwechsel für das einzelne Schiff bedingte. — Die Frage der Zielverteilung bedarf daher, wie C. Pierreval feststellt, in der französischen Flotte noch der eingehendsten Erprobung, die zunächst von den Geschwadern mit Nachdruck zu betreiben wäre.

Aber abgesehen von diesen Schwierigkeiten der Zielbestimmung im allgemeinen kommt der Manöverbericht im „Moniteur" zu dem Schluß, daß die günstigste taktische Situation, wie sie etwa durch Konzentration mehrerer getrennt operierender Geschwader gegen einen Teil der feindlichen Linie gedacht werden kann, von der französischen Artillerie nicht ausgenutzt werden könne, da die Treffresultate sehr stark herabgehen, sobald mehrere Schiffe ein Ziel beschießen. Bei dem bisherigen Stande des Schießverfahrens und der Schießausbildung müsse der Admiral eine taktische Lage erstreben, in der jedes Schiff seiner Linie sich ein Ziel wählen könne, das es allein beschieße. Das Endergebnis der Übungen sei daher völlig paradox: une tactique contrainte de se plier aux exigences d'une méthode de tir non adaptée elle-même aux conditions réelles du combat. Aus dieser Sackgasse sobald wie möglich herauszugelangen müsse das energische Streben der französischen Flotte in der nächsten Zeit sein.

Bei den Untersuchungen bezüglich der Teilung der Linie traten die schnellen Divisionen in den Vordergrund, die man aus den Panzerkreuzern gebildet hatte, um ihre Kampfkraft für die Schlacht auszunutzen. Sie wurden bald an der Spitze**), bald am Schlusse der Linie aufgestellt und wiederholt zu Umfassungsbewegungen gegen Spitze und Queue der feindlichen Linie angesetzt. Dabei dampften sie entweder im Feuerbereich der feindlichen Linie auf ihre Position und erhielten dabei — selbst fortgesetzt das Ziel wechselnd — nach und nach das Feuer der ganzen Linie, so daß sie voraussichtlich schon vor Erreichen der günstigen Stellung stark geschwächt worden wären; oder sie holten weit aus und nahmen während der ersten halben Stunde nicht am Kampfe teil, der vielleicht gerade in dieser Zeit schon für den Ausgang entscheidend gewesen sein würde. Gelegentlich wurde versucht, die schnelle Division entsprechend der aus den Meldungen der Aufklärung sich ergebenden Lage beim Feinde schon vor Beginn des Gefechtes in Stellung zu bringen, ein Versuch, der indessen meist mißlang und auch zu zeitweiliger Trennung des schnellen Verbandes vom Gros und verspätetem Einsetzen des ersteren führte. Trotz des Geschwindigkeitsüberschusses der Panzerkreuzer von 5 bis 6 kn war es den Linienschiffsgeschwadern in den meisten Fällen möglich, durch geschicktes Manövrieren sich der Umfassung zu entziehen. — Nach „Moniteur

*) Die Zielbestimmungsregeln der einzelnen Geschwader waren bis dahin nicht einheitlich (vgl. S. 1399).

**) Die Parteiführer stellten im allgemeinen den von ihnen persönlich geführten Verband an die Spitze der Linie, auch wenn seine Geschwindigkeit derjenigen der übrigen Verbände unterlegen war.

Digitized by Google

de la Flotte" ist durch die Manöver nicht die Notwendigkeit für die französische Marine erwiesen, in nächster Zeit Linienschiffskreuzer zu bauen; ebensowenig ist allerdings dargetan, daß sie wertlos sind.

Durchführung der Gefechtsbilder. Der Flottenchef legte mehr Wert auf die Durchführung des Einleitungsgefechtes als auf diejenige der weiteren Phasen des Kampfes. Da die französische Flotte über kleine Kreuzer zur Aufklärung nicht verfügt, die Panzerkreuzer aber in der Schlacht auszunutzen und sie daher für diese zu erhalten beabsichtigt, so kam eine energische Aufklärung vor der Schlacht in der Regel nicht zur Darstellung. Vielmehr wurde bei den Gefechtsübungen Flotte gegen Flotte allgemein angenommen, daß die französische Flotte im Ernstfalle in den Kampf einzutreten habe, ohne vorher genauere Nachrichten über die Lage beim Gegner zu erhalten, daß sie demnach auf die Möglichkeit schneller Entwicklung zum Gefecht großen Wert zu legen habe. Diesem Gedanken trugen besonders die Gefechtsbilder der zweiten Woche Rechnung, in denen die Entwicklung der Y-Flotte erst beim Sichten des Gegners — auf Entfernungen bis zu 60 hm herab — gestattet wurde. Die Annäherung zum Gefecht der Flotten erfolgte wie im Vorjahre in der Regel in Divisions- oder Geschwaderkolonnen. Der Flottenchef, Vizeadmiral Jauréguiberry, suchte fast durchweg zunächst schnelle Annäherung und eröffnete das Feuer auf etwa 90 hm, während man sonst in der französischen Marine im allgemeinen 100 bis 120 hm als die Entfernung betrachtet, auf die das Feuergefecht zu beginnen hat. Entsprechend den Ausführungen im Memorandum des Flottenchefs und dem oben erwähnten Zweck der Gefechtsübungen fand wiederholt schon zu Beginn des Gefechts eine Teilung der Linie zur Ausführung einer „diversion" gegen die Spitze oder Queue des Gegners statt, die dann nicht selten eine Anzahl von Teilkämpfen und ein überaus lebhaftes Manövrieren zur Folge hatte. Umfassungsversuche spielten dabei, wie schon erwähnt, eine erhebliche Rolle. — An Einzelheiten ist hervorzuheben, daß der Übergang vom Kreisgefecht zum laufenden Gefecht vom III. Geschwader durchweg durch Wendung zugleich, von den anderen Verbänden dagegen meist durch Schwenkung ausgeführt wurde. Für die Gefechtsbilder der ersten Woche hatten die im einzelnen Falle führenden Geschwaderchefs ein Memorandum über ihre Absichten betreffs Einleitung und Durchführung des Gefechts herauszugeben.

Aufklärungs- und Sicherungsdienst. Wie bei den Manövern im Jahre 1910 trat auch jetzt wieder der Mangel kleiner Kreuzer für die Aufklärung zur Sicherung der Flotte gegen Torpedobootsangriffe und für den Dienst als Wiederholer störend in die Erscheinung; ein Geschwader wurde einmal ohne jede Sicherung marschierend von Torpedobooten angegriffen. Die Sicherung fiel in der Hauptsache den Torpedojägern zu, die auch das Fühlunghalten am Feinde nachts übernahmen. Das Heranführen des Gros an den Gegner durch die Kreuzer erfolgte auf Grund von FT-Meldungen der Fühlunghalter, ebenso das Heranführen der Torpedojäger durch eine fühlunghaltende Division von Torpedojägern. Größere Entfernungen, wie sie im Vorjahre bei den strategischen Manövern in Betracht kamen, waren indessen dabei nicht zu überbrücken. Die FT scheint im allgemeinen gut gearbeitet zu haben, eine wirksame Störung des FT-Verkehrs durch den Gegner nicht erfolgt zu sein. In den Berichten wird erwähnt, daß allgemein zuviel gefunkt wurde. Wie die geplante

Digitized by Google

Führung der Verbände im Gefecht nach FT.-Geheimsignalen (vgl. Oktoberheft, S. 1271) sich bewährt hat, ist nicht bekannt geworden.

Der auf „Edgar Quinet" erprobte Kastendrachen von Sacconey, der ein bis zwei Personen 180 bis 200 m hoch trägt, ergab gute Resultate bezüglich der Möglichkeit, die Lage beim Gegner sowie besonders in feindlichen Häfen zu erkunden. Während eines Vormittags konnten zwanzig Aufstiege, davon sieben mit zwei Personen, ausgeführt werden.*) Die Einführung dieses Beobachtungsmittels in die französische Marine für die Zeit, während der es noch keinen aéroplane de haute mer gibt, wird erwogen.

Torpedobootsstreitkräfte, Unterseeboote. Die vielseitige Verwendung der Torpedojäger in der Aufklärung und Sicherung ist bereits angedeutet. Neben den erwähnten Aufgaben stand die Verwendung der Torpedojäger in der Tagschlacht entschieden im Vordergrund. Die Boote wurden teils geschlossen an der Spitze, teils an Spitze und Queue der Flottenlinie aufgestellt; in einem Falle wurde jeder Gruppe ein Panzerkreuzer beigegeben. Das Ansetzen der Torpedojäger erfolgte frühzeitig, wiederholt auf etwa 60 hm; in einem Falle wird von einem Durchbrechen der Linie durch die Boote mit erheblicher Kollisionsgefahr berichtet. Chancen bei diesigem Wetter wurden ausgenutzt. Zwischen den kämpfenden Linien entspannen sich Artilleriegefechte der Torpedojäger.

Auffallend war bei einzelnen Nachtübungen das Mißverhältnis zwischen der Zahl der angreifenden Torpedoboote (3 Torpedojäger, 12 Torpedoboote von Toulon und Ajaccio) und derjenigen der sichernden Torpedojäger (24). Die Torpedoboote sollen nachts wiederholt auf zu große Entfernungen ihre Schüsse abgegeben haben.

Die Sicherung der Flotte gegen Torpedobootsangriffe wurde von den Torpedojägern durch einen sechseckigen Sicherungsgürtel (rideau sextuple) erstrebt. Bei der Sicherung zu Anker wurde in den Einfahrten zur Reede eine Lichtsperre durch Scheinwerfer gebildet.

Bei der Unterseebootssicherung (vgl. S. 1398) wurden außer der Kreuzervorhut die Torpedojäger als Vorhut und Seitendeckung verwendet, wobei sie Zickzackkurse steuerten (rideau mobile), ohne daß dies Verfahren sich als besonders wirkungsvoll erwiesen hätte. Die Torpedojäger des „Claymore"-Typ (380 t) und die 450 t-Boote, die sich übrigens als weniger seetüchtig als die ersteren erwiesen, waren infolge ihres zu geringen Kohlenvorrats den an sie gestellten verschiedenartigen Anforderungen nicht völlig gewachsen; in dieser Hinsicht hofft man bessere Leistungen von den 750 t-Booten.

Die Unterseeboote traten im Vergleich zu früheren französischen Manövern nur wenig in die Erscheinung, wahrscheinlich wegen der beschränkten Zeit, die für die Übungen zur Verfügung stand. Erwähnenswert ist das Ausweichmanöver der Flotte vor einem gesichteten U-Boot durch divisionsweises Abschwenken um acht Strich (vgl. S. 1398).

Die beabsichtigte und tatsächliche Verwendung der Minenleger ist bereits im Oktoberheft (S. 1276) sowie bei den Gefechtsübungen in diesem Heft besprochen. Torpedojäger „Casabianca" und „Cassini" (900 t) werden für die Verwendung einer

*) Vgl. „Deutsches Offizierblatt", Nr. 39, S. 832.

Digitized by Google

neuen Mine in der Weise eingerichtet, daß die Minen einer Sperre mittels einer Trosse in Abständen von etwa 30 m miteinander verbunden werden (vgl. Frankreich, Minenleger). Die Verwendung des Minenlegers „Foudre" und der vier als Minenleger umgebauten Torpedojäger zeigte gegen das Vorjahr (vgl. Oktoberheft 1910, S. 1027) keine bemerkenswerten Änderungen. In der Fachpresse wird festgestellt, daß die kurz vor dem Manöverbeginn aktivierten Minenleger vor den gemeinsamen Übungen keine Einzelübungen zur Ausbildung des Personals abhalten konnten, da sie als Wiederholer und Depeschenboote verwandt wurden. Bezüglich des „Foudre" sei schon im Vorjahr erwiesen, daß er als Minenleger ungeeignet sei.

Die geplante Durchführung des Minensuchens ist ebenfalls schon im Oktoberheft dargestellt. Bei der Kritik der Übungen wird bemängelt, daß die Suchübungen nur in Gebieten stattfanden, in denen tatsächlich keine Minen lagen, da man den Verlust von Minen vermeiden wollte; in einzelnen Fällen wurde beim Auslaufen der Geschwader das Suchen nur markiert, ohne daß das Gerät ausgebracht wurde.

Über zu starke Rauchentwicklung im Gefecht wird wie in früheren Jahren lebhaft geklagt; sowohl die Signalverständigung wie das Schießen wurde dadurch wiederholt ernstlich gestört. Das „Danton"-Geschwader hatte darunter am meisten zu leiden. Ein Kritiker fordert daher die Bereitstellung von Kriegsvorräten an Cardiff-Kohle sowie die Herstellung der in der französischen Marine gebräuchlichen Briketts mit mehr Kohle und weniger Holz. Im Nordgeschwader angestellte Versuche mit französischer Stückkohle haben wegen starker Staubentwicklung wenig günstige Resultate ergeben. —

Unfälle haben sich in der zweiten Manöverwoche nicht mehr ereignet, so daß von einem größeren Unfall auf einem Schiff während der Flottenübungen nicht gesprochen werden kann. Das im Oktoberheft abgegebene Urteil über die Bereitschaft der französischen Flotte hat sich im weiteren Verlauf der Übungen und durch die Ereignisse nach dem Schluß der Manöver bestätigt gefunden. Das Bild wird noch vervollständigt durch die Angabe in „Vie Maritime", daß auf „Waldeck-Rousseau" zur Zeit der Manöver 3 enseignes, 2 aspirants und 240 Mann an dem Besatzungsetat fehlten, daß andere Schiffe nicht besser daran waren und daß Minenleger „Casabianca" unmittelbar nach der Flottenparade wieder außer Dienst gestellt wurde, da sein Umbau noch nicht beendet und er daher gar nicht verwendungsbereit war. Zweifellos kann man dem Urteil der Kritiker beistimmen, daß die Flottenübungen 1911 ebenso wie die 1910 abgehaltenen einen erheblichen Fortschritt in der Ausbildung und taktischen Verwendung der französischen Flotte darstellen. Ebenso aber steht es fest, daß die französische Marine noch heute in Organisation und Ausbildung, Material und Personal unter den Mißgriffen und Unterlassungen früherer Zeiten zu leiden hat und daß nur langjährige zähe Arbeit deren Folgen beseitigen und das durch die Katastrophen der letzten Zeit von neuem erschütterte Vertrauen des Personals zu seiner Waffe wiederherstellen kann. Diesen Sinn wird der Franzose im Interesse des Gedeihens seiner Flotte den Schlußworten M. Delcassés in dem Erlaß betreffend die „Liberté"-Katastrophe beilegen müssen: „Confiance et travail!"

Rdr.

Digitized by Google

Der Kampf um Tripolitanien.

„Wer Tripolis besitzt, wird der Herr des Sudan sein", verkündete vor etwa 20 Jahren Gerhard Rohlfs in einem Schlagwort, dessen Prophezeiung heute durch die tatsächlichen Ereignisse und die wirkliche Verteilung der nationalen Besitzrechte im Reich der Sahara widerlegt zu sein scheint. Dennoch enthält die These in der Schale der Übertreibung zweifellos einen Kern wohlbegründeter, aus natürlichen politischen und wirtschaftlichen Gesetzen und Verhältnissen sich ausweisender Wahrheit. Welch überragende Bedeutung dem Land der großen und der kleinen Syrten in der Zeit der römischen Weltherrschaft zukam, ist bekannt. Das Hochland von Barka, die Cyrenaica, die späterhin nach ihren fünf großen Handelsstädten als libysche Pentapolis bezeichnet wurde, war eine reiche Kornkammer für Rom. Noch heute zeugen die Reste großartiger Dammbauten, Deiche, Wasserleitungen und Stauwerke von der Intensität, mit der damals dieses Gebiet der Landwirtschaft nutzbar gemacht wurde. Sallust berichtet glaubwürdig, daß allein Leptis jährlich 40 Mill. Scheffel Getreide geliefert und eine Kriegssteuer von 100 000 Liter Olivenöl entrichtet habe. Die klimatischen Vorteile, die das Hinterland der großen Syrte begünstigen, kommen auch dem eigentlichen Tripolis, also der Landschaft zwischen Tunis und der sogenannten Syrtenwüste, mit ihrem durchaus mediterranen Charakter zustatten, nur daß der Regenfall hier sehr gering ist (etwa 45 mm) und daß die Ausläufer des Saharasandmeeres sich hier dichter an die Küste herandrängen. Immerhin bleiben auch innerhalb dieser Übergangszone Oasen genug, die das Land als Kulturgebiet höchst wertvoll machen; Dr. Hugo Grothe, wohl einer der besten Kenner Tripolitaniens, meint:

> „Gegenüber der mangelnden Kenntnis vom Landcharakter, gegenüber der Meinung von der Öde und Starrheit seiner Gebiete darf nicht scharf genug betont werden, daß die gesamte tripolitanische Provinz, einen Rauminhalt von der fast fünffachen Größe des Königreichs Italiens fassend, wohl gewaltige Strecken des Ackerbaulandes bietet, so im eigentlichen Tripolitanien die gesamte westliche Sahel- oder Küstenzone von Suâra bis Tripolis, den östlichen Sahel von Tripolis bis Misrata, die Täler der Saharavorberge und die Steppen wie die Humusflächen längs der südlich des Nandgebirges laufenden Wadis, die Oasengebiete des Innenlandes, einen guten Teil der Savannen der großen Syrte . . . . Diese Strecken stellen ein Kolonisationsgebiet dar, größer als Deutschland, zu jeder Kultur, zum Korn- und Obstbau, zu jener der gemäßigten wie zu solcher der subtropischen Zone geschaffen."

Der Schwerpunkt des weltgeschichtlichen Gewichts des tripolitanischen Besitzes hat aber von jeher in dessen verkehrspolitischer zentraler Lage am Mittelmeerbecken beruht. Das Land besitzt eine ausgedehnte Küste mit einer Reihe gleichmäßig verteilter, von Natur trefflicher, heute allerdings zum Teil versandeter und verkommener Häfen, wie Tripolis, Lebda, Misrata im Westen, Benghasi, Derna, Mersa, Bomba, Tobruk im Osten. Diese Umschlagplätze, die je nach ihrer Lage von Tunis, Malta, Sizilien, Kreta, Alexandria, den Beherrschern des Verkehrs im östlichen Flügel des Mittelmeers, ziemlich gleich weit entfernt sind, werden nun aber anderseits wiederum durch die Einbuchtung der Syrten dem mittleren Afrika um etwa 400 km näher gerückt als die Wettbewerber in den Nachbargebieten, und so wurde Tripolitanien von Natur das bevorzugte Durchzugsland und der Hauptvermittler des gesamten vielgestaltigen

Digitized by Google

und reichen Handels, der den Güteraustausch der rings um die Sahara gelagerten Länder mit der Levante bewirkt.

Noch im Dezember vorigen Jahres verkündete in Rom der Minister des Äußeren, Marchese di San Giuliano, vor der Kammer: „Die Wilajets von Tripolis und Benghasi sollen nach dem Willen Italiens türkisches Gebiet bleiben." Der Unwille, das Staunen, der Zweifel an der Aufrichtigkeit der Worte, mit denen die weit überwiegende Mehrheit der Abgeordneten die Erklärung aufnahm, ist begreiflich genug. Sie stand in diametralem Widerspruch mit den offenkundigen Bestrebungen und geschichtlichen Überlieferungen der italienischen Mittelmeerpolitik. Vor mehr als vierzig Jahren schrieb Fürst Bismarck an Mazzini: „Das Mittelländische Meer gehört unbestritten in die Interessensphäre von Italien. Die Herrschaft über das Mittelmeer sollte der beständige Gedanke von Italien, das Ziel seiner Minister und deren leitender Grundsatz sein." Der deutsche Kanzler hatte damit nur den nächstliegenden Ideen und Hoffnungen des weltpolitisch denkenden italienischen Volkes Ausdruck gegeben. Die apenninische Halbinsel streckt sich, einer riesenhaften Reede vergleichbar, in das zentrale Mittelmeer hinaus; sie erscheint von Natur zum großen Emporium bestimmt, das die wirtschaftlichen Energien der an dem Meeresbecken angesiedelten Kulturvölker zu seinen Polen hinlenkt, sie reguliert und kontrolliert und so zugleich den politischen Primat unweigerlich behauptet. In Wirklichkeit hat jedoch das geeinte Italien lange Zeit so gut wie nichts getan, um diese Autorität des alten Rom wiederzugewinnen. Gibraltar und Malta waren bereits in englischen Händen. 1878 wurde Cypern gleichfalls britischer Besitz. Da Bosnien gleichzeitig an Österreich-Ungarn überging, boten Bismarck und Beaconsfield auf dem Berliner Kongreß Italien Mythilene, Tunis und Tripolis an. Aber Cairoli wies das Ansinnen ab; er wollte „mit reinen Händen" aus dem Kongreß hervorgehen. Nun vollzog sich wie mit elementarer Gewalt der Übergang der nordafrikanischen Küste in den Besitz anderer Nationen. England setzte sich zunächst in Ägypten fest, und seine nach Rom gerichtete Aufforderung zum gemeinsamen Eingreifen im Nilreich wurde wiederum abgelehnt; Italien war das Unternehmen zu gefährlich. Dann inaugurierte Frankreich seine afrikanisch-imperialistische Politik konzentrischen Angriffs zugleich vom Senegal, Tschad, von der algerischen und tunesischen Küste aus, verschanzte sich unmittelbar vor den Toren Italiens in Biserta, um Sizilien ständig mit der Spitze seines Schwertes zu bedrohen, und begann endlich seine „friedliche Durchdringung" Marokkos, die heute durch den Zug nach Fes gekrönt worden ist. So blieb dem sehnsuchtsvoll nach der afrikanischen Küste hinübergerichteten Blick der Italiener alsbald kein freies Feld mehr sichtbar als das tripolitanische, und je enger der englisch-französische Gürtel sich zusammenschloß, desto wirksamer wurde die Propaganda der unter Führung Corradinis stehenden Nationalisten für die Eroberung dieses letzten offenen Tores zur Festsetzung im schwarzen Erdteil. Mehr und mehr kam man zu der von Depretis, Melegari und Cairoli durchkreuzten Politik Crispis, des Besiegten von Adua, zurück, dessen Sinnen darauf gerichtet gewesen war, ein gewaltiges, von den Syrten bis zur Somaliküste sich erstreckendes Kolonialreich zu schaffen, und immer dringender wurde das Verlangen, die von den Großmächten zugunsten Roms ausgestellten tripolitanischen Sichtwechsel endlich einzulösen.

Digitized by Google

Diese Pfänder gehen auf das Abkommen zurück, das Lord Beaconsfield 1878, also zur Zeit des türkisch-russischen Krieges, in der Form einer Liga zwischen England, Österreich, Italien, Griechenland zur Gewährleistung des status quo im Bereich des Mittelmeeres zustande zu bringen suchte, dem aber Rom mit der Begründung, daß es seine guten Beziehungen zu allen Mächten nicht zu stören wünsche, die Zustimmung versagte. Als darauf Frankreich 1881 sich Tunis' bemächtigte und damit tatsächlich den status quo durchbrach, rief dies Vorgehen des Nachbarn in Italien große Entrüstung und kriegerische Stimmungen hervor; schließlich fand man sich aber doch, in der Erkenntnis der eigenen Schwäche und der Unfähigkeit zu erfolgreichem Widerstand, mit der Tatsache und mit dem unangenehmen Verlust einer wertvollen Position an den Wettbewerber ab und ging, gewarnt, nunmehr dazu über, sich wenigstens die Anwartschaft auf Tripolis durch Verträge mit den Großmächten zu sichern. Bei der Erneuerung des Dreibundes 1886 bemängelte Graf di Robilant, daß Deutschland und Österreich nicht imstande seien, Italien vor einem Angriff des im Mittelmeer so sehr erstarkten Frankreich zu schützen, woraufhin Fürst Bismarck in London mit dem Erfolg verhandelte, daß die englische Regierung, nach den einen Versionen in einem geheimen Abkommen, nach den anderen lediglich in einer offiziellen Note, 1887 erklärte, daß es auf dem Standpunkt von 1878 verharre und in gemeinsamer Interessenvertretung mit Rom für die Aufrechterhaltung der bestehenden Ordnung im Mittelmeer und dessen angrenzenden Gewässern einzutreten sich verpflichte. Zwei Jahre später, 1889, erfolgte aber bereits das Sudanabkommen, wodurch sich Frankreich und England von der Landseite her unmittelbar vor die Tore Tripolitaniens lagerten und ihm die freie Atmung raubten; damit war Italien neuerdings zwischen zwei Stühle gesetzt und um eine seiner afrikanischen Hoffnungen betrogen. Diese Aktion kühlte natürlich die Freundschaft zwischen London und Rom sehr ab, und in Paris benutzte man geschickt die Gelegenheit, um das Kartenspiel wieder in einer den französischen Interessen günstigen Weise zu mischen: man verpflichtete sich, Italien in Tripolis freie Hand zu lassen für die Gegenleistung des Komparenten, den Vorrang der französischen Stellung in Marokko anzuerkennen. Da aber England nach wie vor der eigentliche strategische Beherrscher des Mittelmeeres war, hatte dies Pariser Zugeständnis offensichtlich für die Consulta nur sehr geringen und bedingten Wert; so fand sich diese zur Wiederaufnahme der Verhandlungen mit England bereit, die zu dem Geheimabkommen von 1902 führten, über dessen Inhalt wiederum das Dunkel der Ungewißheit schwebt; sicher erscheint nur, daß London in Parallele mit Paris das Vorrecht Italiens auf die Besitzergreifung von Tripolitanien unter gewissen Verklausulierungen anerkannte. 1904 erfolgte bekanntlich eine abermalige zustimmende Erklärung über die tripolitanischen Ansprüche Roms seitens Frankreichs in bestimmterer Form, und damit war das offiziöse, merkwürdig verschlungene Vorspiel des heute in das Stadium der Katharsis getretenen Dramas beendet. Wenn Italien nicht schon die günstige Gelegenheit während der bosnisch-bulgarischen Krisis ergriff, um der früheren „Politik der verpaßten Gelegenheiten" ein Ende zu machen, so liegt das wohl in der Hauptsache daran, daß damals Englands „Vorbehalte" im Wege standen, deutlicher gesagt, daß die britische Freundschaft mit dem Jungtürkentum, die sich heute so sehr abgekühlt hat, ein derartiges Vorgehen gegen die Hohe Pforte nicht duldete. —

Digitized by Google

Die Türkei ist im Besitz Tripolitaniens seit dem Jahre 1835, in dem die Herrschaft des Geschlechts der Karamanlis ein Ende fand, unter der die Souveränität des Padischah rein nominell gewesen war. Die Behauptung, der Verfall des Landes sei eine Wirkung der osmanischen Mißwirtschaft, ist somit vollständig haltlos. Die Reaktion setzte um das Jahr 1000 langsam ein, als die Araber unter dem Banner des Propheten in Nordafrika einfielen; die nomadische Veranlagung der neuen Herren eignete sich sehr wohl dazu, den tripolitanischen Handel nach Innerafrika zu organisieren, der unter ihrer Ägide entschiedene Fortschritte machte, nicht aber dazu, der auf eine hochentwickelte Kultur zugeschnittenen Beziehungen des Landes zu dem christlichen Abendland zu walten, die sich denn auch alsbald lösten. Tripolitanien sank von der Stufe eines Vorwerks europäischer Zivilisation auf die Stufe eines den Einflüssen halbwilder afrikanischer Stämme preisgegebenen Anhängsels des islamisch-arabischen Weltreichs zurück. Der Übergang des Landes in die Hände der türkischen Regierung wurde zunächst sogar als Wohltat empfunden. Anstatt der Anarchie unter den Karamanlis trat eine wenigstens äußerlich geordnete Verwaltung. Tripolis und Barka erhielten je einen Gouverneur und wurden nach türkischem Schema in Sandschaks eingeteilt, an deren Spitze ein Kaimakam steht. Die früher sehr hohen, das Volk bedrückenden Auflagen wurden auf eine Naturalsteuer von Oliven- und Dattelpflanzungen, das Agnam (Hammelsteuer), Temettu (Gewerbesteuer) und Hafenzölle beschränkt. Nach Abzug der Verwaltungskosten sollte ein Viertel der Einnahmen nach Konstantinopel abgeliefert werden; da aber die Ausgaben ständig die Eingänge überstiegen, so war das Schutzgebiet für die Türkei nichts weniger als eine Goldquelle, vielmehr eine recht drückende Last. Das frühere Konskriptionssystem wurde durch einen Federstrich beseitigt, den einzelnen Stämmen eine Art örtlicher Verwaltungsautonomie gewährt. Lange freilich dauerte bei den Eingeborenen die Freude über den Regierungswechsel nicht. Wie überall, so zeichnete sich auch hier das osmanische Regiment hamidischer Observanz durch launische Willkür, Systemlosigkeit und Disziplinlosigkeit aus. Beispielsweise: nachdem die Zwangsaushebung aufgehoben und den Eingeborenen lediglich aufgegeben war, jährlich 1000 Reiter zu stellen, wurde plötzlich 1901 die allgemeine Dienstpflicht eingeführt. Daraufhin große Unruhe unter der Bevölkerung, Widerstand gegen die Aushebung, Schießereien und Krawalle an allen Orten, schließlich kleinmütiges Beigeben der osmanischen Regierung. Heute ist das Heereswesen so geordnet, daß als ständige Garnison in dem Land die reguläre 42. (früher 15.) Liniendivision, zusammengesetzt aus 13 Bataillonen, 10 Eskadrons und 6 Feldbatterien, steht, die früher aus Anatolien rekrutiert wurde, jetzt aber ausschließlich aus Arabern, Haussa, Berbern und Negern gebildet ist. Die Gesamtstärke der Truppe beträgt, da die Rahmen nur unzureichend ausgefüllt sind, nicht mehr als 10 000 Mann, wovon 6000 in der Stadt Tripolis stehen, 2000 Mann auf Barka und der Rest sich auf kleine Garnisonen des Hinterlandes verteilen sollen.*) Redifs, d. h. Landwehr, sind der Division nicht beigefügt; an deren Stelle tritt die sogenannte Miliz, eine irreguläre Reiterei, die aus „Kouloghlus", Nachkommen der Janitscharen, und muslimischen Berbern besteht, den Ruf hervorragender Kriegstüchtigkeit und Leistungsfähigkeit genießt

*) Eingehendere Angaben über die Besatzungsstärke siehe auch in dem Artikel über die Kriegsereignisse.

Digitized by Google

und um die Jahrhundertwende von Major von Rügdisch im Auftrag Abd ul Hamids nach modernen Prinzipien reorganisiert wurde — ein Reformwerk, das man dem damaligen üblen Brauch nach auf halbem Weg wieder liegen ließ. Die bestechlichen Geschöpfe, die die Stütze des alten despotischen Regiments in Konstantinopel waren, konnten natürlich in Tripolitanien, weit von jeder Aufsicht entfernt, mit größter Freiheit ihren erpresserischen Gelüsten fröhnen. Gleichwohl wird von allen unbefangenen Kritikern der namentlich in der römischen Presse vertretenen Behauptung widersprochen, das Land sei ein Musterbeispiel türkischer Mißverwaltung, und betont, daß die Zustände jedenfalls sehr viel geordneter als im Reich der scherifischen Majestät seien und im letzten Jahrzehnt sich ständig gebessert hätten. Dieser Aufstieg ist zweifellos im wesentlichen den Einflüssen des Jungtürkentums zu danken. Unter Abd ul Hamid wurden mit Vorliebe revolutionärer Gesinnung verdächtige Offiziere und Beamte nach Tripolitanien, besonders in das glühendheiße Fessan verschickt. Die Verbannten zeichneten sich durch ihre Pflichttreue, ihre Unbestechlichkeit, ihren fortschrittsfreundlichen Amtseifer aus und belehrten die Eingeborenen, daß die osmanische Herrschaft durchaus nicht unbedingt einem System schamloser Ausbeutung und Unterdrückung gleichkommt. Als daher ihr Reformeifer von Konstantinopel aus nicht mehr unterdrückt, sondern gefördert wurde, vermochten sie unschwer mit Erfolg für das gesunkene Prestige osmanischer Hoheit auf Grund der im Volk gewonnenen Sympathien zu wirken.

Italien kann es natürlich, vermöge seiner unbedingten Überlegenheit zur See und angesichts der gänzlich unzulänglichen und vernachlässigten Befestigung der Häfen, nicht schwer werden, sich des Küstenlandes von Tripolitanien zu bemächtigen. Bei der Frage, wie die Aussichten des Eroberers für die Sicherung des besetzten Gebiets und die Ausdehnung seiner Herrschaft auf das Binnenland stehen, kommt natürlich in erster Linie Charakter und Zusammensetzung der Bevölkerung in Betracht. Deren Urstamm bilden die Berber hamitischer Rasse, die schon in der vorgeschichtlichen Zeit das ganze nordafrikanische, zwischen der Sahara und dem Mittelmeer gelagerte Hochland bewohnten, sich durch kriegerische Tüchtigkeit, Freiheitsliebe, Intelligenz, Sittenreinheit, Anhänglichkeit an den Boden auszeichnen und zweifellos das kulturell wertvollste Element der Einwohnerschaft bilden. Zu ihm gesellte sich nach der babylonischen Gefangenschaft ein starker Einschuß von Juden, der späterhin wiederholt durch Nachwanderungen verstärkt wurde und dessen Umfang heute auf eine Kopfzahl von 20 000, also $^1/_{50}$ der etwa eine Million betragenden Gesamtbevölkerung geschätzt wird. Der größte Teil davon sitzt in den Städten an der Küste und ist hier der Hauptträger und Organisator des Waren- und Grundstückhandels; ein geringer Rest lebt im Binnenlande, wo er ein kleines Kontingent von geschickten Handwerkern stellt. Der Einbruch des Arabertums hat sich durchaus nicht in der gewaltsam-hordenmäßigen Überflutung des Landes vollzogen, wie es meist dargestellt wird. Glaubenseifer, kriegerische Veranlagung, wirtschaftliche Not im Heimatland trieb zunächst nur einzelne arabische Stämme und Sippen nach der Cyrenaica; ihr Sieg über die an Zahl weit überlegenen Berber läßt sich nur aus deren Uneinigkeit, Geschlechter-Eigenbrödelei und Zugänglichkeit für neue religiöse Ideen erklären. Erst mit dem Beginn des elften Jahrhunderts setzte eine stark und dauernd fließende arabische Einwanderung ein, und

Digitized by Google

nun vollzog sich zugleich mit der vollständigen Islamisierung des Landes ein merkwürdiger Vermischungsprozeß zwischen den Eingeborenen und den Fremdlingen: die arabische Sprache verdrängte das Berberische fast vollständig, hinwiederum nahmen die Eroberer viele Sitten und Gebräuche von den Besiegten an, und eine Blutvermischung zwischen beiden fand in so hohem Maße statt, daß das Übergewicht der einen oder anderen Rasse heute kaum noch festzustellen ist und durchaus reine Araber ebenso selten geworden sind wie durchaus reine Berber: diese findet man höchstens noch als versprengte Halbnomaden in den Ausläufen des Atlas und dem Hochland von Nefusa, jene nur noch in einzelnen Oasenbezirken von Tripolis. Die Zahl der Neger wird auf 50 000 geschätzt. Es sind meist freigelassene Sklaven des Sudan oder deren Nachkommen, Angehörige der Haussa-, Wadai-, Massalit-Bornu und Bagirmistämme Innerafrikas. Über die wirtschaftliche Bedeutung dieses Volksbestandteils schreibt Grothe, der noch einmal zitiert sei:

> „Während die Negervölker auf dem flachen Lande, in den Küstenoasen wie in den Gebirgssiedelungen zumeist in individueller wirtschaftlicher Unselbständigkeit leben, in denkbarster Zerstreutheit, auch als Herdenwächter, haben sie in der Stadt Tripolis sich zu geschlossener Masse unter gewisser Organisation und unter Bewahrung heimatlicher Bräuche zusammengefunden, sind manche von ihnen auch zu Wohlhabenheit gelangt. Neben der großen Schar derer, die als Hausbedienstete, Lastträger, Kutscher und Kameltreiber ihren Unterhalt haben, finden sich viele Eigentümer oder Pächter von Gartenflächen, die den Fruchtbau mit größter Sorgfalt handhaben. . . . Bei der Genügsamkeit und der körperlichen Widerstandsfähigkeit dieser Rasse ist eine Melone, ein Reisgericht für 10 Para = 5 Centimes in einem arabischen Speisehaus, eine Tasse Qahua (Kaffee) und ein paar Zigaretten schon eine reichliche Tagesnahrung. . . . Dem Heeresdienst haben die Neger immer eine gewisse Neigung entgegengebracht. In Tripolitanien kommt es häufig vor, daß sie sich freiwillig als Soldaten antragen. Die in Tripolis stehenden türkischen Regimenter weisen einen nicht unansehnlichen Prozentsatz von Negern auf."

Zu diesen afrikanisch-orientalischen Elementen kommen als Vertreter europäischer und halbasiatischer Rassen und Kultur etwa 15 000 Hispaniolen, angeblich, aber wahrscheinlich viel zu hoch geschätzt, 50 000 Türken, Armenier, Albaner, 3000 Malteser und nur 1000 Italiener. Die Türken führen, soweit sie nicht Beamte und Militärs sind, meist ein Drohnenleben auf Kosten der Bevölkerung. Die Armenier wetteifern erfolgreich mit den Juden um die Beherrschung des Handels, die Malteser sind gleichfalls durchweg Kaufleute. Der wirtschaftliche Einfluß der Italiener tritt hinter dem der Angehörigen anderer europäischen Nationen ganz zurück. Ihre wenigen industriellen Unternehmungen — eine Getreidemühle, eine Ölmühle, eine Seifenfabrik, eine Espartograspresse — sind meist überfinanziert und leben von Unterstützungen der Bank von Rom, die sie ins Leben gerufen. Am Außenhandel nimmt Italien nur in der Einfuhr bedeutenden Anteil: es verkaufte nach Tripolitanien 1910 Waren im Wert von 2,4 Millionen Mark, bezog dagegen von dorther nur für 1,3 Millionen Mark Güter. Der beste Kunde des Landes ist nach wie vor England.

Aus diesem Überblick über die ethnische und politische Struktur Tripolitaniens ergeben sich leicht die Vorteile, aber auch die Schwierigkeiten, mit denen Italien beim weiteren Vordringen über den Küstenrand hinaus rechnen kann und muß. Die Durcheinandermengung von Rassenpartikeln aller Art, die Stammes-Kirchturmpolitik, die

Digitized by Google

nach wie vor im Lager des berberisch-arabischen Hauptheers der Eingeborenen herrscht, macht es jedem kühn auftretenden und keck zugreifenden Eroberer leicht, eine autoritative Stellung zu gewinnen. Ethnologisch steht der Italiener und namentlich der Sizilianer den meisten Gruppen der tripolitanischen Intelligenz sehr viel näher als der Türke. Aber auch bei der mohammedanischen Volksmasse ist das Osmanentum nichts weniger als beliebt, nicht so sehr wegen der Mißlichkeiten seines Regiments — an derlei war man seit alters gewöhnt — als wegen konfessioneller Gegensätze. Wie die Araber allgemein das usurpierte Kalifat des Padischah nur unwillig anerkennen, ja die Türken als vollwertige Muslims nicht betrachten, so haben auch ihre nach Afrika verschlagenen Abkömmlinge die Errichtung osmanischer Herrschaft in Tripolitanien mit sehr gemischten Gefühlen aufgenommen und sich ihr aufs schärfste widersetzt; die Konstantinopler Regierung hat Jahrzehnte gebraucht, bis sie der gegen ihre Autorität gerichteten revolutionären Bewegungen Herr wurde. Italien wird es also bei einigermaßen geschickter Diplomatie nicht schwer fallen, durch geschicktes Ausspielen all dieser Gegensätze als tertius gaudens die Trümpfe in der Hand zu behalten.*) Weit schwieriger aber als die politische Machtgewinnung dürfte ihm die völkische Festwurzelung werden. Sein Hauptargument für die Besitzergreifung des Landes ist ein sozialwirtschaftliches: es bedürfe eines nationalen Siedelungsgebietes für den Überschuß der Bevölkerung, der sich jetzt nach allen Windrichtungen verstreut und in Vermischung mit anderen Rassen untertaucht. Gerade die Kolonisierung von Tripolis wird aber sich sicherlich nicht in der leichten und glückhaften Weise nach den phantastischen Trugbildern vollziehen, die heute in Rom von unverantwortlichen chauvinistischen Politikern dem Volk vorgegaukelt werden. Wenn die bisherigen Erfolge der italienischen Propaganda in dieser Richtung so gering waren, so hatte das zweifellos nicht so sehr im Widerstand der türkischen Regierung, als in natürlichen ökonomischen Motiven seinen Grund. Gewiß ist es richtig, daß Tripolitanien mit Leichtigkeit zwölfmal soviel Einwohner ernähren könnte, als es heute beherbergt, daß es, je nach seinen wechselnden klimatischen und geologischen Verhältnissen, beste Eignung zur Entwicklung eines blühenden Getreidebaus, zur Gewinnung von Tabak, Baumwolle, Seide, Oliven, Wein, Datteln und anderen industriellen Gewächsen und tropischen Genußmitteln bietet. Aber diese wirtschaftliche Renaissance des Landes setzt überaus harte Arbeit, langjährige Entbehrungen, mühselige Bewässerung, zähen Kampf mit den Gewalten der in der Zeit des Verfalls vorgerückten Wüste voraus, und bisher wenigstens haben die Italiener nirgendwo den Beweis der Befähigung zu solchen heroischen kolonisatorischen Leistungen erbracht. Das beredte Zeugnis dessen ist das Liegenlassen ähnlicher Aufgaben unter weit günstigeren Bedingungen in der eigenen Heimat und das Verhalten der italienischen Auswanderer in der neuen Welt, wo sie als bäuerliche Kulturpioniere sich nur auf sehr leicht urbar zu machendem Boden bewähren, vor dem ausdauernden Ringen mit größeren Schwierigkeiten aber zurückschrecken und die Arbeit in den städtischen Industrien vorziehen. Der überaus genügsame und zähe Neger und ebenso der harte, an das heiße Klima gewöhnte Berber-Fellache dürfte ihnen stets ein überlegener

*) Wie wenig Italien eine einmütige Erhebung der Eingeborenen zu befürchten hat, erhellt schon aus der Tatsache, daß alsbald nach der Besetzung der Forts von Tripolis Abgesandte der umwohnenden Stämme das Admiralschiff mit der Ankündigung der Unterwerfung aufsuchten.

Digitized by Google

Wettbewerber bleiben, ebenso wie es zweifelhaft erscheint, ob es den Eroberern gelingen wird, auf kaufmännischem Gebiet den heutigen Machthabern das Heft aus der Hand zu winden.

Selbst wenn es aber Italien gelingen sollte, dieser Hemmungen in glücklicherer Weise Herr zu werden, als es der Natur der Verhältnisse nach anzunehmen ist, so bleibt noch immer die verwickelte und höchst schwierige Lösung einer Frage, die ein selbständiges Problem für sich bildet. „Der Hauptwert Tripolitaniens besteht in seinem Hinterland", schrieb Rohlfs im Jahre 1886 und hat diesmal unbestreitbar recht. Fessan mit seinem Hauptort Mursuk gleicht einem gewaltigen Glacis, welches das tripolitanische Küstengebiet in schwer angreifbarer Stellung beherrscht und ohne dessen Eroberung kein von der See her vorgedrungenes Herrenvolk jemals seines Besitzes sicher ist. Erstens, weil hier der Sitz der kriegerischen, nomadisierenden und daher kaum zu fassenden Beduinenstämme ist, die jederzeit zu Einfällen nach dem Norden bereit sind.*) Zweitens, weil Fessan die Durchgangspforte aller jener Großhandelswege ist, die den Güterverkehr zwischen der tripolitanischen Küste und den Saharagebieten vermitteln, so daß von hier aus dem Land jederzeit die Organe zur Befriedigung unentbehrlicher Lebensbedürfnisse unterbunden werden können. Drittens, weil gegen Fessan, wie schon bemerkt, vom Osten her England, vom Westen und Süden her Frankreich vordrängt, so daß sich hier neue internationale Reibungsflächen gebildet haben, die eine Auseinandersetzung mit diesen beiden Mächten unabweislich machen.

Zur Klarstellung so in den Blickpunkt afrikanischer Weltmachtpolitik rückenden politischen Prozesses bedarf es eines kurzen geschichtlichen Rückblicks. Durch den Sudanvertrag zwischen Paris und London wurde eine Abgrenzung der Interessensphären der beiden Komparenten in der Weise verabredet, daß die Demarkationslinie an der Südostgrenze von Fessan, im Schnittpunkt des Wendekreises mit dem 16. Grad östlicher Länge ansetzt, dann nach Südosten bis zum 24. Längengrad, dem sie nach Süden bis zur Nordgrenze der ägyptischen Provinz Dar Fur folgt, sich hinzieht, darauf dies Gebiet bis zum 11. Grad nördlicher Breite vom Sultanat Wadai trennt, um von hier aus sich der Wasserscheide zwischen Nil und Kongo anzuschließen und ihr Ende unter dem 5. Grad nördlicher Breite an der Grenze des Kongostaats zu finden. Hiernach fielen also die Sultanate und Landschaften Ghat, Tummo, Kauar, Bilma, Tibesti, Borku, Wadai und der größere Teil von Massalit in die französische, die Kufra-Oasen, Dar Tokonawi, Dar Fur und der kleinere Teil von Massalit in die britische Einflußsphäre. Die Hohe Pforte begnügte sich damals mit einem papiernen Protest gegen den Vertrag, der sich vielfach über anerkannte Rechte eines Dritten willkürlich im Autoritätsbewußtsein des Stärkeren hinwegsetzte. Dafür war von den Vertragsmächten namentlich Frankreich desto eifriger tätig, durch die bekannten Expeditionen vom Militärterritorium Tschad und von dem algerischen Hinterland aus sich in den ihm zu-

*) Ein klassisches Zeugnis dieser ungemeinen Beweglichkeit ist die Geschichte der bekannten Aulad Sliman, d. h. der Söhne des Soliman. Der ursprünglich im westlichen Benghasi wohnende Stamm wurde im Beginn des 19. Jahrhunderts vom Bei von Tripolis nach ägyptischem Gebiet vertrieben, eroberte seine Sitze und ein gut Teil von Fessan schon 1830 wieder, unterlag dann später in einem Kampf mit den algerischen Tuaregs, gilt aber heute wiederum als einer der größten Gewalthaber im Reich des zentralen Sudan, mit dessen Streikorps die Franzosen sogar am Tschad zu kämpfen gehabt haben!

Digitized by Google

gewiesenen Gebieten festzusetzen. Als jedoch in Konstantinopel das hamidische System zusammengebrochen war, hörte die Untätigkeit auf der gegnerischen Seite auf. Gestützt auf das von der Bevölkerung Fessans ihnen entgegengebrachte Vertrauen und mit Hilfe der irregulären Miliz drangen die Türken Schritt um Schritt gegen die französischen Angriffslinien und Vorpostenketten vor und suchten die der Hohen Pforte abgesprochenen Hoheitsrechte mit Erfolg wieder geltend zu machen. Der gegenwärtige Stand des so aufgewickelten Knäuls von Grenzstreitigkeiten ist im wesentlichen folgender.

In Ghat errichtete die osmanische Regierung vorübergehend 1874 eine Garnison. 1905 drang Hauptmann Touchard, der Chef des Bureaus für Eingeborenenangelegenheiten im Gebiet der Tuggurts, nach Djanet, dem Hauptplatz dieses Sultanats, vor, hißte die Trikolore, zog aber wieder ab, um einem türkischen Kommando unter Abdel Kader Dschumi den Ort zu räumen, in dem 1910 neuerdings unter Protest der Pariser Regierung eine osmanische Truppenabteilung anlangte. In Yat, dem Handelszentrum von Kauar, und Bilma, die 1899 erstmalig durch eine militärische Expedition Foureau-Lamy von Aïr an der Karawanenstraße Zinder—Tunis aus rekognosziert und 1905 durch Leutnant Ayasse besetzt worden waren, fand im vorigen Jahre Kapitän Cottes auf einer administrativen Rundreise zu seinem großen Erstaunen den Leutnant Omar Lofteh als Funktionär einer wohl eingerichteten türkischen Verwaltung vor. Weit größere Bestürzung noch rief es in Paris hervor, als im April dieses Jahres bekannt wurde, daß ein türkisches Expeditionskorps, nachdem es die Pässe des Tummogebirges gesichert, in Tibesti eingebrochen sei und dessen Hauptplatz Bardai besetzt habe, um von hier aus weiter nach Borku vorzudringen und in Aïn Galakka, das französische Abteilungen von Wadai aus wiederholt in Beschlag nahmen, ohne es jemals halten zu können, mit Hilfe senussistischer Marabus eine Garnison von 500 Mann einzurichten.

Mit diesen Zügen haben die Jungtürken in überraschend kurzer Zeit Bresche in den Wall gelegt, den Frankreich in jahrzehntelanger mühseliger Arbeit vor den Toren Fessans aufzubauen sich bemüht hatte. In ihren Stellungen bei Ghat, Tummo, Bilma und Kauar umflügeln sie das algerische Hinterland und beherrschen die Handelsstraßen von Tripolis und Tunis nach dem Tschad und dem Niger hin. Noch wichtiger erscheinen ihre Positionen in Tibesti und Borku. Die Sultanate haben infolge ihrer Höhenlage und ihrer verhältnismäßig großen Regendichtigkeit ein gesundes Klima; sie sind gleichsam die einzigen Sanitätsstationen, wo sich europäische Truppen vom aufreibenden Dienst im Sudan erholen können. Sie sind ferner die Sammelbecken und Umschlagplätze des gesamten Karawanenverkehrs, der von der Cyrenaica und Tripolis her dem mittleren Kongo und der Guineaküste zustrebt, nebenbei die Vermittler des umfangreichen Waffenhandels und -schmuggels, der die kriegerischen Negerstämme Innerafrikas mit Gewehren und Munition versorgt. Sie sind endlich eine Hochburg des Senussismus, der volkstümlichsten Bewegung innerhalb der sogenannten allislamischen Propaganda, die von hier aus ihren Einfluß auf die mächtigsten Sultanate des Sudan, Wadai, Massalit, Dar Fur, ausgebreitet hat, ebenso wie in neuester Zeit für sie vom alten Stammsitz El Jstad in der Kufra-Oase Kebabo aus Wanderprediger mit bedeutendem Erfolg im tripolitanischen Küstengebiet wirkten.*)

*) In Parantheſe ist zu bemerken: Über den „Allislamismus", ein Terminus, der schon als solcher eine Absurdität ist, herrschen trotz der überaus mannigfaltigen Kommentare und Kritiken

Digitized by Google

Aus allem erhellt deutlich die prekäre Lage, in die Italien geraten muß, sobald es an die nicht zu umgehende Aufgabe der Lösung des Kernproblems seines gegenwärtigen Unternehmens, die Sicherung des Hinterlandes, herantritt. Frankreich, das über so große Erfahrungen in der afrikanischen Strategie verfügt, hat unter viel günstigeren Umständen für den analogen Zweck im benachbarten Algerien zehn Jahre gebraucht. Wie wird es den römischen Truppen gehen? Sie treffen beim Zug gegen Fessan mit einem Feind zusammen, der ihnen, wenn auch nicht numerisch und der modernen Ausrüstung nach, so doch jedenfalls in allen anderen taktischen Fragen weit überlegen ist: durch seine ungemeine Beweglichkeit, von der jene Aulad Sliman ein glänzendes Zeugnis abgeben, durch seine Ortskenntnis und Anpassungsfähigkeit an ein ödes, wasserarmes Gebiet, dessen Unwegsamkeit jede Operation einer europäischen Armee aufs äußerste erschwert, während diese ebenso leicht vom Gegner im Guerillakrieg ermüdet und zermürbt werden kann, endlich durch seinen Rückhalt an der Einwohnerschaft nicht nur Fessans selbst, sondern des ganzen mittleren Sudan, dessen gesamte Völker durch die französischen Angriffe in eine tiefgehende Erregung und Gärung unter Führung des Senussismus als spiritus rector versetzt worden sind. Wären aber alle diese Widerstände überwunden, so bestände vom Blickpunkt internationaler Politik aus gesehen das Ergebnis aller Mühen und Opfer in der Hauptsache nur darin, daß der Sieger mit den Parteien des Sudanvertrags aneinander geriete, und daß sich hier, im Hintergrund der Kampfbühne, breite Reibungsflächen bildeten, die den taktischen Wert der an der Küste eroberten Stellung sehr beeinträchtigen müssen. Italien wird, wohl oder übel, gezwungen sein, die schlimme Erbschaft des Rechtsstreits um das tripolitanische Hinterland mit all dessen verwickelten Hoheitsfragen zu übernehmen, und die Nachlassenschaft dürfte um so mißlicher ausfallen, als heute Rom die Hohe Pforte zwingt, ihre Truppen aus Fessan zum Schutz der Küste zurückzuziehen, und Frank-

durchgehends ebenso unzutreffende Vorstellungen wie über den Senussismus. Zur Beurteilung der „allislamischen Gefahr" darf Schreiber dieses auf seinen Beitrag in den „Grenzboten" (Jahrg. 69, Nr. 42, 1910): „Die Krisis in der allislamischen Bewegung" hinweisen. Die Alarmnachrichten über den christenfeindlichen Fanatismus der Senussisten gehen teils auf Rohlfs zurück, der ein erbitterter Feind alles, was Islam heißt, war und daher voreingenommen urteilt, teils auf französische Reisende, die noch mehr befangen sind. Unparteiische Forscher, wie Nachtigal und neuerdings Vischer, haben die loyale, freundliche Haltung der Ordensbrüder den Christen gegenüber, wie sie den liberalen, fortschrittfreundlichen Tendenzen der Sekte entspricht, durchaus anerkannt. An der Opposition der Brüderschaft gegen das Andrängen Frankreichs trägt dieses selbst schuld. Die französischen Expeditionskorps zerstörten wiederholt auf ihren Zügen Saujas (Klöster) des Ordens, was dieser mit Befestigung seiner Sitze und einer Art militärischer Organisation seiner Brüder beantwortete, die bei dem weitreichenden Einfluß des Bundes im ganzen Sudan allerdings den christlichen Konquistadoren gefährlich werden kann. Den türkischen Eroberern gegenüber haben die Senussisten eine ebenso abwehrende Haltung eingenommen wie die tripolitanischen Araber. Die Flügeladjutanten, die Abd ul Hamid wiederholt nach El Istad schickte, um als Patron der allislamischen Propaganda den Orden seinen Zwecken dienstbar zu machen, wurden sehr kühl aufgenommen. Erst neuerdings, unter dem Zeichen des Jungtürkentums, ist es zu einer Annäherung der Parteien gekommen. Durch die Sondergesandtschaft, die der derzeitige Ordensmeister Sidi Achmed im Frühling dieses Jahres nach Konstantinopel entsandte, soll ein osmanisches Protektorat über das Missionsgebiet des Ordens besiegelt worden sein. Daraus ergäbe sich einmal ein neuerlicher osmanischer Hoheitsanspruch auf die Kufra-Oasen, in denen bisher Englands Souveränität nur eine nominelle gewesen, anderseits die Möglichkeit einer Kampfesverbrüderung der dem Senussismus ergebenen Völker des Sudan mit den Türken.

Digitized by Google

reich so die beste Gelegenheit gegeben wird, die Landtore wieder zu schließen, deren Öffnung die Türken erzwungen hatten.

Ganz analoge Entwicklungsstrebigkeiten zeigt aber endlich das Problem, sofern es in das Okular des Rangstreits der Großmächte um Seegeltung gerückt wird. Durch seine geschickte Besetzung einer geschlossenen Kette dominierender Stellungen im Mittelmeer hat England dieses politisch gleichsam zu einem mare clausum gemacht, über dessen Schlüssel es verfügt, um darauf kraft seiner Ententen-Diplomatie Frankreich die Sachwaltung seiner Gewalt zu übergeben und nach wie vor die Masse seiner mobilen Streitkräfte zur See im Norden konzentrieren zu können. Jetzt schiebt Italien plötzlich von Syrakus her einen trennenden Keil zwischen die beiden Gewalthaber und gibt damit den Anstoß zu einer durchgreifenden Umgestaltung der Machtverhältnisse im Mittelmeer. Wie peinlich diese Aussichten namentlich in London empfunden werden, ergibt sich deutlich aus der Erregung über die italienische Besetzung von Bomba und Tobruk*) und aus der Forderung imperialistischer Preßorgane, die britische Regierung solle Rom die Befestigung der tripolitanischen Küste ebenso verbieten, wie dies Frankreich gegenüber in Marokko geschehen ist. Zu welchen Auseinandersetzungen letzten Endes diese Machtfragen, in denen der weltpolitische Schwerpunkt des tripolitanischen Problems ruht, führen werden, läßt sich natürlich heute nicht absehen. Nur soviel darf schon jetzt gesagt werden, Italien wird unumgänglich durch den Zug nach Tripolis zu außerordentlichen Kraftanstrengungen in der Richtung der Verstärkung seiner Seegewalt gezwungen werden. Im unvermeidlichen Kreislauf nationalen Wettbewerbs werden England und Frankreich in ähnlicher Weise auf die Erhöhung ihrer im Mittelmeer verfügbaren Seestreitkräfte bedacht sein, und diese Entwicklung der Dinge muß notwendig in erster Linie dahin führen, daß das Anlehnungsbedürfnis Roms an die mitteleuropäischen Großmächte noch stärker wird als bisher, mit anderen Worten, daß der Dreibund sich noch mehr innerlich kräftigt, dessen Gefüge kurzsichtige politische Auguren angesichts der gegenwärtigen Verwicklungen schon schwanken zu sehen glaubten. Weiterhin wird aber auch Österreich-Ungarn auf der gleichen Bahn der Verstärkung der Seerüstung folgen müssen; kurz, letzten Endes drängt die neue im Mittelmeer geschaffene Konjunktur mit ihren vielen ungelösten Problemen und Gegensätzen nationaler Machtgewinnung notwendig auf eine neuerliche Intensivierung des Wettkampfs der Großmächte um Seegeltung hin — ein politischer Aspekt, an dessen Mahnungen und Forderungen gewiß auch Deutschland nicht achtlos vorübergehen kann und darf.

*) Tobruk ist der beste Hafen an der östlichen afrikanischen Mittelmeerküste; er ist ein zweites Biserta. Seine Geräumigkeit, seine Tiefe, seine gegen alle gefährlichen Winde geschützte Lage, seine steil abfallende Umrandung, sein entwicklungsfähiges Hinterland lassen ihn von Natur zur Anlage eines großen befestigten Kriegsarsenals mit ständig fließenden Hilfsquellen, wie sie den britischen Stellungen in Cypern und Malta nicht zur Verfügung stehen, bestimmt erscheinen; vermöge der Vorlagerung Barkas gegen Norden kann zudem von hier aus die Schiffahrtsstraße La Valetta-Alexandria beherrscht werden.

Dr. Frhr. v. Mackay.

Digitized by Google

Der italienisch-türkische Krieg 1911.

I.

(Abgeschlossen am 18. Oktober 1911.)

Während der Dauer des italienisch-türkischen Krieges sollen dessen Vorgänge an der Hand der erschienenen Nachrichten hier verfolgt werden.

Um nicht zeitlich zu weit hinter den Ereignissen zurückzubleiben, muß dabei auf eine umfassende Darstellung von Ursache und Zusammenhang sowie aller Einzelheiten verzichtet werden. Zweck der nachfolgenden Aufsätze soll es vielmehr sein, einen allgemeinen Überblick über die Kriegsereignisse, insbesondere der Operationen zur See,*) zu geben.

Die italienische Flotte vor Beginn des Krieges.

Für die italienische Flotte lag der Zeitpunkt des Kriegsbeginns recht günstig. Die Flotte hatte mit Beendigung der Herbstübungen, Mitte September, ihren höchsten Ausbildungs- und Indiensthaltungsstand im Jahre erreicht und sollte durch Bildung neuer Verbände (die in der Liste auf S. 1420 unter 2. und 3. angeführten) am 1. Oktober eine weitere innere Stärkung erfahren. Die hierzu erforderlichen Anordnungen und Kommandierungen waren bereits seit mehreren Wochen ergangen.

Auch technisch war die italienische Flotte auf die Tripolis-Expedition gut vorbereitet. Ihre Manöver und größeren Übungen in den letzten Jahren hatten immer wieder Landungen an feindlicher Küste, Einrichtung von Operationsbasen, Blockaden, Beschießung von Küstenstädten u. dgl. zum Gegenstand. Für einen größeren Truppentransport waren das Material (Pontons, Laufbrücken, Einrichtungen zur Übernahme und Unterbringung von Pferden an Bord usw.) sowie die Vorschriften über Organisation der Ein- und Ausschiffung seit längerer Zeit vorhanden.

Vom 21. September ab lag das bisherige italienische Mittelmeer-Geschwader in Spezia, wo es nach Beendigung der Herbstübungen Material ergänzt hatte. In Erwartung von Befehlen der Regierung waren „Roma", „Napoli" und „Amalfi" beständig zum sofortigen Auslaufen bereit.

An demselben Tage war das italienische Stationsschiff in Konstantinopel, „Galileo Galilei", nach Athen in See gegangen, angeblich, um den neuen italienischen Botschafter Garoni abzuholen. Am 25. setzte das Schiff die Heimreise von Athen nach Tarent fort.

Am 21. erging ferner an alle in Betracht kommenden Reeder die Aufforderung von seiten der Regierung, ihr die als Hilfsschiffe der Marine im Kriegsfalle vorgesehenen Schiffe zur Verfügung zu stellen und am 27. zu einer Besprechung nach Rom zu kommen, in der festgestellt werden sollte, wie viele und welche Schiffe für einen Truppentransport verfügbar gemacht werden könnten, ohne den Schiffahrtsdienst zu schädigen. Elf dieser Dampfer wurden bereits im Laufe der nächsten Tage namhaft gemacht und bereitgestellt.

*) Die politische Vorgeschichte des Krieges, die Bedeutung des Besitzes von Tripolis für Italien und die wirtschaftlichen Verhältnisse in diesem Lande sind in dem Aufsatz „Der Kampf um Tripolitanien" berücksichtigt.

Digitized by Google

Vom 23. ab stellten die italienischen Post- und Passagierdampfer ihre regelmäßigen Fahrten in und nach der Levante ein. Alle in türkischen Gewässern befindlichen Dampfer der Societa Nazionale, 2 im Schwarzen Meer, 4 in Konstantinopel und 1 in Saloniki, erhielten Anweisung, sofort in die Heimat zurückzukehren.

Am 26. September wurde angeordnet, daß die Dampfer der regelmäßigen Fahrt zwischen der Heimat und den drei tripolitanischen Häfen weiterhin fahrplanmäßig laufen, aber Kreta nicht berühren sollten. Später, am 6. Oktober, ließ die Regierung auch den regelmäßigen Dampferverkehr nach Indien und China aufhören.

Die Mobilisierung der gesamten Flotte wurde am 23. September befohlen. An diesem Tage wurde der bisherige Geschwaderchef, Vizeadmiral Aubry, zum Führer der gesamten Seestreitkräfte (2 Geschwader, 1 Schulschiffs-Division, 22 Zerstörer und 28 Hochseetorpedoboote) ernannt; er heißte seine Flagge auf „Vittorio Emanuele". Die Marinereservisten der jüngsten vier Jahrgänge (1884 bis 1887) wurden zur Gestellung innerhalb 3 Tagen einberufen. Alle für den 1. Oktober vorgesehenen neuen Stellenbesetzungen traten bereits jetzt in Kraft.

Von den 21 Linienschiffen und Panzerkreuzern, die die vier Hochseeverbände (siehe Liste auf S. 1420) bilden sollten, waren 1, der bei Neapel aufgelaufene Panzerkreuzer „San Giorgio", für längere Zeit und 3, nämlich „Regina Margherita", „San Marco" und „Regina Elena", für die ersten 8 bis 14 Tage wegen Reparaturbedürftigkeit nicht verwendungsbereit. 6 weitere Schiffe, den beiden neu zu bildenden Verbänden angehörig, nämlich „Sicilia", „Re Umberto", „St. Bon", „Emanuele Filiberto", „Carlo Alberto" und „Marco Polo", waren bisher mit reduziertem Personal und Material in Dienst gewesen. Die Arbeit, diese 6 Schiffe in mobilmachungsmäßigen Zustand zu versetzen, war nach etwa 8 Tagen, am 1. Oktober, beendet. Zum selben Zeitpunkt wurde auch „San Marco" fertig, während „Regina Elena" und „Regina Margherita" erst am 5. Oktober klar zum Auslaufen waren. Zur Mobilisierung der Hochseestreitkräfte gaben die Schulschiffe sowie die Behörden am Lande ihr genügend ausgebildetes aktives Personal an die Flotte ab, während die einkommenden Reservisten zur Besetzung der so frei gewordenen Stellen verwendet wurden.

Auch die der türkischen Küste zunächst gelegenen Kriegshäfen, Tarent und Brindisi, wurden mobilmachungsmäßig in Verteidigungszustand versetzt. Zwischen Ankona und Kap Santa Maria di Leuca wurden Küstenkompagnien aufgestellt, die Küstenwachtstationen kriegsmäßig besetzt und nach Kriegsbeginn die Leuchtfeuer zeitweise gelöscht. Am 2. Oktober wurde auch Venedig vorübergehend als im Kriegszustand befindlich erklärt.

Am 24. September 9 Uhr vorm. liefen von Augusta, dem oft benutzten Exerzierhafen der Flotte nördlich von Siracus, die zunächst verfügbaren 7 Schlachtschiffe „Roma", „Napoli", „Pisa" P, „Amalfi", „Garibaldi" P, „Varese", „Ferruccio" und 8 Zerstörer nach Tripolis aus (Entfernung Augusta—Tripolis 275 sm). Im Laufe der nächsten Tage folgten ihnen weitere italienische Schiffe, darunter am 27. September 2 Schlachtschiffe und 4 Zerstörer. Ihr Erscheinen vor Tripolis sollte die einheimische Bevölkerung von Gewalttätigkeiten gegen die nichttürkischen Europäer zurückhalten, die die Stadt scharenweise auf italienischen Dampfern verließen. Außerdem sollten die

Digitized by Google

Seestreitkräfte Italiens.

A. Hochsee-Flotte. (Chef: Vizeadmiral Aubry.)

1. I. Geschwader.*)

(Vizeadmiral Aubry.)

1. Division:

Schiffsart	Schiffsname	Bemerkungen
Linienschiff	„Vittorio Emanuele“ P,	
=	„Regina Elena“,	Bis 5. 10. in Reparatur.
=	„Roma“,	
=	„Napoli“.	

2. Division:

(Kontreadmiral Presbitero.)

Schiffsart	Schiffsname	Bemerkungen
Panzerkreuzer	„Pisa“ P,	
=	„Amalfi“,	
=	„San Marco“,	Bis 1. 10. in Reparatur.
=	„San Giorgio“,	In Grundreparatur bis Frühjahr 1912.
Torpedofahrzeug	„Agordat“,	
Minenfahrzeug	„Partenope“.	

2. II. Geschwader.*)

(Vizeadmiral Faravelli.)

3. Division:

Schiffsart	Schiffsname	Bemerkungen
Linienschiff	„Benedetto Brin“ P,	
=	„Regina Margherita“,	Bis 5. 10. in Reparatur.
=	„St. Bon“,	(Siehe auch unten.)
=	„Emanuele Filiberto“.	War erst 30. 9. seeklar.

4. Division:

(Kontreadmiral Thaon di Revel.)

Schiffsart	Schiffsname	Bemerkungen
Panzerkreuzer	„Garibaldi“ P,	
=	„Varese“,	
=	„Ferruccio“,	
=	„Marco Polo“,	(Siehe auch unten.)
Torpedofahrzeug	„Coatit“,	
Minenfahrzeug	„Minerva“.	

3. Division des Torpedoboots-Inspekteurs.

(Kontreadmiral Herzog der Abruzzen.)

(Zusammensetzung bei Kriegsbeginn.)

Schiffsart	Schiffsname	Bemerkungen
Panzerkreuzer	„Vettor Pisani“ P,	
Linienschiff	„St. Bon“,	Zeitweise dem II. Geschwader entnommen.
Panzerkreuzer	„Marco Polo“,	
Gesch. Kreuzer	„Lombardia“,	Unterseeboots-Mutterschiff.
Zerstörer	„Artigliere“,	Aus den nachstehend aufgeführten Zerstörern bzw. Hochsee-Torpedobooten entnommen.
=	„Fuciliere“,	
=	„Corazziere“,	
=	„Alpino“,	
=	„Zeffiro“,	
Hochsee-Tpdbte.	Anzahl: 4 bis 8.	

4. Schulschiffs-Division.*)

(Kontreadmiral Borea-Ricci.)

Schiffsart	Schiffsname	Bemerkungen
Linienschiff	„Sicilia“, P	
=	„Sardegna“,	
=	„Re Umberto“,	
Panzerkreuzer	„Carlo Alberto“.	

Digitized by Google

Zerstörer:

a) Zerstörer-Divisionen der Geschwader:**)

320 t-Boot	„Ostro“,	1. Division.
=	„Freccia“,	
=	„Lampo“,	
=	„Euro“,	
330 t-Boot	„Nembo“,	2. Division.
=	„Turbine“,	
=	„Borea“,	
=	„Aquilone“,	
416 t-Boot	„Alpino“,	3. Division. („Pontiere“ sank 14. 9.)
=	„Pontiere“,	
=	„Carabiniere“,	
=	„Fuciliere“,	
400 t-Boot	„Bersagliere“,	4. Division.
=	„Granatiere“,	
=	„Garibaldino“,	
=	„Lanciere“.	

b) Zerstörer (Reserveboote):

330 t-Boot	„Zeffiro“,	In Spezia.
=	„Espero“,	
400 t-Boot	„Artigliere“,	In Tarent.
=	„Corazziere“,	
320 t-Boot	„Strale“,	In Venedig.
=	„Dardo“,	
300 t-Boot	„Fulmine“ (Schulboot).	In Livorno.

28 Hochsee-Torpedoboote.

B. Sonstige Seestreitkräfte.

(Stand nach Kriegsbeginn.)

5. In der Heimat stationiert:

Küstenpanzer	„Dandolo“,	Bildeten einen (5.) Schiffsverband.
=	„Italia“,	
=	„Lepanto“,	
Gesch. Kreuzer	„Elba“,	
=	„Puglia“,	Ging nach Port Said.
=	„Etna“,	
=	„Liguria“,	
=	„Piemonte“,	
Kanonenboot	„Governolo“,	
=	„Gal. Galilei“,	Vorher in Konstantinopel.
Minenfahrzeug	„Tripoli“,	In Venedig.
=	„Goito“,	
=	„Montebello“,	
Torpedofahrzeug	„Urania“,	In Neapel und Spezia.
=	„Iride“,	
=	„Caprera“,	
Küsten-Tpdbte.	Anzahl: etwa 60,	
Unterseeboote	Anzahl: 9.	5 in Brindisi, je 2 in Spezia und Venedig.

Troß-Schiffe:

Kohlendampfer	„Bronte“,	
=	„Sterope“,	
Transportschiff	„Citta di Milano“,	
=	„Garigliano“,	
=	„Volta“,	
Werkstattschiff	„Vulcano“.	In Augusta.

6. Im Auslande stationiert:

Kanonenboot	„Aretusa“,	Im Roten Meer.
=	„Volturno“,	
Vermess.-Schiff	„Staffetta“,	
Gesch. Kreuzer	„Calabria“,	In Ostasien.
=	„Etruria“.	In Amerika.

*) Friedensformationen, wie sie zum 1. 10. beabsichtigt waren und im wesentlichen auch während des Krieges beibehalten werden.
**) Friedensformationen, wie sie während der Manöver im September bestanden und auch während des Krieges beibehalten werden.

Digitized by Google

Die türkischen Seestreitkräfte.

(Formationen nach dem Stande vom 15. September 1911.)

A. Übungs-Geschwader.

a) Linienschiffs-Division.

Schiffsart	Schiffsname		Deplacement t
Linienschiff	„Barbaroß Heireddin"	(91)	10 060
"	„Torgut Reiß"	(91)	10 060

b) Kreuzer-Flottille.

Schiffsart	Schiffsname		Deplacement t
Gesch. Kreuzer	„Hamidje"	(03)	3 800
"	„Medjidije"	(03)	3 200

c) Torpedoboots-Flottille.

Schiffsart	Schiffsname		Deplacement t
Zerstörer	„Jadighiar i Millet"	(09)	620
"	„Nemune i Hamie"	(09)	620
"	„Muavenet i Millije"	(09)	620
"	„Taschos"	(08)	305
"	„Basra"	(08)	305
"	„Samsum"	(08)	305
"	„Yar Hissar"	(08)	305
Torp. Boots-Mutterschiff	„Tir i Mugguian"		4 052

d) Reserve-Division.

Schiffsart	Schiffsname		Deplacement t
Linienschiff	„Messudije"	(74/03)	9250
Küstenpanzer	„Assar i Tewfik"	(68/99)	5700
"	„Feth i Bülend"	(71/07)	2800
"	„Awnullah"	(69/07)	2400
Zerstörer	„Pelenghi Deria"	(94)	900
"	„Berc i Sawet"	(07)	750
"	„Gairet i Watanije"	(09)	620

e) Vom Geschwader detachierte Torpedoboote.

Schiffsart	Schiffsname		Deplacement t
Torpedoboot	„Antalia"	(06)	160
"	„Talat"	(06)	160
"	„Urfa"	(06)	160
"	„Ankara"	(06)	160
"	„Draz"	(06)	160
"	„Kutahia"	(06)	160
"	„Mussul"	(06)	160
"	„Alpagot"	(04)	160
"	„Ak Hissar"	(04)	160
"	„Abdul Medjid"	(01)	145
"	„Jumus"	(01)	145
"	„Hamid Abad"	(08)	97
"	„Sivri Hissar"	(08)	97
"	„Sultan Hissar"	(08)	97
"	„Timur Hissar"	(08)	97

B. In den Häfen stationiert.

Schiffsart	Schiffsname		Deplacement t
In Beirut:			
Küstenpanzer	„Muin i Zafer"	(71/07)	2 800
In Hodeida:			
Zerstörer	„Peik i Schewket"	(07)	750

Kanonenboote	Anzahl: 24	200—650
Küst. Tpdbte.	" etwa 20	40—85
Spezialschiffe	" 6	180—2300

Schiffe den Seeverkehr des Hafens überwachen. Sie kreuzten vom 25. September ab 20 bis 30 sm von der Küste entfernt vor Tripolis. Nachts liefen einzelne Schiffe an die Stadt heran und beleuchteten sie und ihre Umgebung mit Scheinwerfern.

Trotzdem gelang es in der Nacht vom 26. zum 27. September dem türkischen Transportdampfer „Derna", mit einer großen Ladung Handwaffen (angeblich 1200 Stück), Munition und Lebensmittel durch eine List (Veränderung des Schiffsnamens außenbords, Erteilung unrichtiger Auskunft beim Anruf durch ein italienisches Kriegschiff und Heißen einer falschen Flagge) unbehelligt in den Hafen zu kommen. Erst der

Digitized by Google

in der folgenden Nacht von „Roma" mit einem Schiffsboot in den Hafen geschickte Kapitänleutnant Olgeni stellte die Anwesenheit und Identität der „Derna" zweifellos fest.

Am 29. liefen die Zerstörer „Garibaldino" und „Lanciere" mit der Parlamentärflagge nach Tripolis hinein, um den letzten Rest der Europäer, soweit diese die Stadt verlassen wollten, abzuholen, darunter auch den italienischen Vizekonsul Galli, der vor seiner Abfahrt dem türkischen Vizegouverneur den Beginn des Kriegszustandes mitteilte.

Türkische Maßnahmen vor dem Kriege.

Die türkische Regierung hat im Vertrauen darauf, daß es nicht zum Kriege kommen würde, ihre Kriegsvorbereitungen reichlich spät und in unzureichendem Umfange getroffen. Die Marine wurde erst nach der Kriegserklärung und Teile der Armee wurden noch später mobilisiert.

Für die türkische Flotte, deren Bestand aus der Tabelle auf S. 1422 ersichtlich ist, handelte es sich bei der großen Übermacht des Gegners zur See zunächst nur darum, sich vor ihm in Sicherheit zu bringen. Weder ihre materielle Stärke noch ihr Ausbildungsstand — die Ausbildung durch englische Offiziere war von zu kurzer Dauer gewesen — erlaubten ihr, die Offensive zu ergreifen. Der Marineminister befahl daher dem in Beirut liegenden Übungsgeschwader, eiligst nach den Dardanellen heimzukehren, und den zur albanischen Küste detachierten Torpedobooten, sich nach San Giovanni di Medua oder in österreichische Gewässer zu flüchten. Diese Befehle sind indessen aus bisher nicht veröffentlichten Gründen erst sehr verspätet angekommen. Auch aus Kreta und sonstigen exponierten Häfen wurden die Kriegsfahrzeuge nach Konstantinopel zurückbeordert.

Versuche, die Flotte durch Ankauf der nordamerikanischen Kreuzer „Saratoga", „Brooklyn", „Olympia", „Raleigh" und des dänischen kleinen Kreuzers „Valkyrien" zu verstärken, mißlangen.

Die Marconi-Funkspruchapparate der Kriegschiffe mußten durch Apparate eines anderen Systems ersetzt werden, weil die Marconi-Gesellschaft am 26. Juli ihr Personal von allen türkischen Schiffen zurückzog.

Auf alle Heizmaterialvorräte in den heimischen Häfen legte die Regierung bei Kriegsbeginn Beschlag, obgleich der Kohlenvorrat in den Lagern zu Haidar Pascha 20 000 t betrug und aus den Minen zu Heraclea um täglich 2000 t bereichert werden kann.

Die gewöhnlichen Lebensmittel-, Material- und Munitionstransporte für die 42. Division und für die Regierung in Tripolis gerieten infolge der drohenden Maßnahmen Italiens vom 22. September ab ins Stocken. Als letzter Regierungsdampfer kam, wie oben erwähnt, die „Derna", die bereits vor dem 22. September Konstantinopel verlassen hatte, am 27. September morgens in Tripolis an.

Die telegraphischen Verbindungen zwischen der europäischen Türkei und ihren nordafrikanischen Provinzen bestanden in der — 1905 von der deutschen Telefunken-Gesellschaft eingerichteten — Funkspruchverbindung Derna—Guelemich (G. liegt an der kleinasiatischen Küste gegenüber Rhodos) und dem englischen Kabel Tripolis—Malta, dessen Betrieb stets unzuverlässig arbeitete und auch vom 22. September ab

Digitized by Google

auf längere Zeit unterbrochen war. Am 30. September zerstörte „Pisa" die Funkspruchstation in Derna, und zwei italienische Torpedoboote zerschnitten das Kabel Tripolis—Malta.

Die Verbindungen der Provinzen mit Konstantinopel wurden von nun ab über die Grenzen — hauptsächlich augenscheinlich über die ägyptische Grenze — hergestellt, derart, daß Nachrichten zwischen Konstantinopel und Tripolis in drei bis vier Tagen ihren Bestimmungsort erreichten.

Am 30. September ordnete die türkische Regierung die Entfernung der Seezeichen und Löschung der Leuchtfeuer in allen türkischen Gewässern außerhalb der Dardanellen an und verbot das Passieren der letzteren bei Nachtzeit.

Die türkische Besatzung von Tripolitanien und Cyrenaica.

In Tripolitanien und Cyrenaika steht die türkische 42. (früher 15.) selbständige Infanterie-Division. Diese setzt sich zusammen aus:

4 Regimentern (= 12 Bataillone zu je 600 Mann) (Nr. 124, 125, 126, 127) Infanterie, 1 Bataillon (Nr. 42) Schützen, 2 Regimentern (= 10 Eskadrons zu je 80 bis 120 Pferden) Kavallerie, 1 Regiment (= 6 Batterien zu je 4 bis 6 7,5 cm-Geschützen) Feldartillerie, 4 Kompagnien Festungs-Genie, 3 Kompagnien Festungs-Artillerie.

Etatmäßig sollten es zusammen 12 000 Mann sein. Beim Kriegsausbruch waren indessen an ausgebildeten Truppen nur etwa 5000 Mann Infanterie und 400 Kavalleristen sowie 2500 bis 3000 soeben ausgehobene Rekruten vorhanden.

Die Besatzung der Stadt Tripolis bestand aus:

6 Bataillonen Infanterie mit 2 Maschinengewehr-Kompagnien, 1 Bataillon Jäger, 6 Feldbatterien, $^1/_2$ Regiment (= 4 Eskadrons) Kavallerie, 2 Kompagnien Festungs-Artillerie.

Die Garnison der Stadt sollte etatmäßig 6000 Mann betragen. Bei Kriegsausbruch waren an alten Leuten nur etwa 3000 Mann und etwa 2000 soeben eingezogene Rekruten vorhanden.

Die übrigen Besatzungen der Provinzen standen in kleinen Abteilungen über das ganze Land zerstreut. Nach Berichten von Augenzeugen befanden sich kurz vor Beginn des Krieges in Benghasi 400 Mann, in Derna 70, in Tobruk 30, in Solum 25, in Cirene 10 Mann.

Zu diesen regulären, größtenteils aus der Provinz selbst rekrutierten Truppen kommen für den Kriegsfall 30 Bataillone und 60 Eskadrons Territorial-Truppen mit etwa 20 000 Mann in Betracht, so daß die Gesamtstärke der Landstreitkräfte in den Provinzen etwa 28 000 Mann betragen würde.

Die reguläre Infanterie war bislang mit Mauser-Gewehren älteren Modells bewaffnet. Erst ganz kürzlich wurde sie mit Martini-Gewehren neuesten Modells ausgerüstet, während die Mauser-Gewehre, von denen allein 8000 bis 10 000 Stück in den letzten Tagen des September aus der Stadt Tripolis in das Hinterland geschafft wurden, jetzt zur Bewaffnung der irregulären Truppen dienen. Im ganzen sollen etwa 50 000 der Regierung gehörige Gewehre und reichlich Munition dazu in Tripolitanien vorhanden sein.

Digitized by Google

Die Befestigungen von Tripolis.

Die Befestigungen der Stadt Tripolis bestanden der Hauptsache nach in fünf unmodernen Küstenwerken sowie einigen neueren Landfrontwerken. Die Absicht der türkischen Regierung, demnächst in Tripolis moderne Küstenwerke anzulegen, war einer der Gründe, die Italien veranlaßten, die Besetzung von Tripolitanien nicht länger hinauszuschieben.

Das stärkste Küstenwerk war das im Westen der Stadt gelegene Fort Sultanje, auch Fort Gargaresch nach der in seiner Nähe befindlichen gleichnamigen Ortschaft genannt. Es bestand aus einer Gruppe von drei unmodernen, aber mit modernen Krupp-Geschützen (nach italienischer Nachricht waren 21 cm-Haubitzen darunter)*) armierten Erdwerken. Fort Sultanje schützte u. a. die Landestelle des Kabels nach Malta. Nördlich der Stadt lag in ihrer unmittelbaren Nähe eine Gruppe alter Steinforts, und zwar: 1. das Leuchtturmfort, auf dessen mit drei alten 15 cm-Geschützen armiertem Wall der Leuchtturm stand; 2. das spanische Fort auf der Hafenmole und 3. das westlich vom Leuchtturmfort gelegene Forte rosso (so genannt wegen der roten Farbe seiner Mauern). Die unter 2. und 3. genannten Forts waren mit zahlreichen alten Geschützen leichten Kalibers armiert.

Auf dem 10 bis 20 m hohen Ufer, 3 km östlich der Stadt, bei der Ortschaft Scharaschat lag das Fort Hamidje oder Scharaschat, ein älteres Erdwerk, das die Außenreede und die Hafeneinfahrt beherrschte. Die vier modernen Geschütze, die hier standen, wurden 1905 nach dem Yemen geschafft und durch vier alte — darunter zwei 21 cm-Haubitzen*) — ersetzt. Nach neuester Angabe fanden die Italiener hier ein 24 cm-, ein 15,2 cm- und ein 9 cm-Geschütz vor.

Eine 8 m hohe Steinmauer aus der Zeit Kaiser Karls V. umschließt die innere Stadt. Die Landforts ziehen sich im Bogen um die Stadt herum.

Die militärische Lage in Tripolis.

Wegen des Mangels an schwer armierten modernen Befestigungen, der numerischen Schwäche der Garnison und der leicht durchführbaren Unterbrechung aller Verbindungen mit dem Mutterlande war jeder Versuch, Tripolis gegen einen italienischen Angriff von See her zu halten, aussichtslos. In den anderen tripolitanischen Hafenorten waren solche Versuche noch weniger aussichtsvoll.

Ungünstig für die türkische Verteidigung war es ferner, daß zur Zeit die Stelle des Generalgouverneurs (Walis) der Provinz nicht besetzt war. Der bisherige Wali war abgelöst, und der neu ernannte konnte nicht mehr nach Tripolis gelangen. Seine Geschäfte führte der Vizewali Betir Bey.

Erschwert wird die Verteidigung des Landes den Türken auch durch seinen Mangel an Lebensmitteln. Von je her mußte die tripolitanische Division von Konstantinopel aus mit Lebensmitteln versehen werden. Jetzt aber ist infolge von Mißernten in mehreren aufeinander folgenden Jahren die Hungersnot in der Provinz derart

*) Nach Angabe des Generalfeldmarschalls Freiherrn v. der Goltz (1911) waren keine schwereren Geschütze als 15 cm-Kanonen aus den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts in den Küstenwerken von Tripolis vorhanden.

Digitized by Google

gestiegen, daß die Regierung ihre ganze ärmere Bevölkerung verpflegen mußte, was bei Tripolis in zwei großen vor den Toren der Stadt errichteten Zeltlagern geschah.

Die Erlaubnis zum Durchzug von Truppen durch Ägypten, um die die Türkei England bat, würde kaum von praktischem Wert für die Verstärkung ihrer Truppen bei Tripolis sein, da die ägyptische Eisenbahn bei Mersah Matruh, 300 km westlich von Alexandrien, ihr Westende erreicht und die Entfernung von hier bis zur Stadt Tripolis in der Luftlinie fast 1300 km beträgt.

Mehr Aussicht auf Erfolg für die türkische Sache hatte es von vornherein, wenn der Widerstand gegen die italienische Invasion in der Gegend hinter dem Küstenlande geleistet wurde. Hierzu bemerkte der Generalfeldmarschall Freiherr v. der Goltz in Mittlers Almanach 1911:

> Die wirksame Verteidigung liegt im Innern; sie zu organisieren, reichen die wenigen regulären Kräfte, die im Lande sind, aus. Sie werden sich dort auch zur Not ernähren können. Getragen muß der Widerstand hauptsächlich durch die Bevölkerung werden, wobei viel auf die Haltung des mächtigen Scheich Sidi es Senoussi ankommt, der in Djarabub an der Grenze von Barka und Ägypten residiert und kürzlich den Padischah als seinen Oberherrn anerkannt hat.

Der Scheich der Senoussi hat seine Beteiligung am Kriege gegen Italien inzwischen zugesagt.

Aufstellung des italienischen Expeditionskorps.

Die teilweise Mobilisierung der italienischen Armee zur Aufstellung des nach Tripolis zu entsendenden Expeditionskorps erstreckte sich auf 7 von den 12 Armeekorps des Reiches, nämlich auf die von Palermo, Neapel, Rom, Florenz, Verona, Mailand und Turin. Diesen wurden ganze Regimenter entnommen, die durch Freiwillige aus allen Truppenteilen der Armee auf Kriegsstärke (2500 bis 2600 Mann) gebracht wurden. Um die Lücken zu schließen, die die Entsendung des Expeditionskorps den in der Heimat bleibenden Truppenteilen verursachte, sowie ferner um den Effektivbestand der heimatlichen Armee etwas über den bisherigen Stand zu erhöhen, wurden durch Königliches Dekret vom 23. September die Reservisten des zuletzt entlassenen Jahrganges (1888) ausschließlich Kavallerie, Artillerie und Genie zum Dienst einberufen. Es sind schätzungsweise 80 000 Reservisten eingekommen.

Das Expeditionskorps besteht in der Hauptsache aus 8 Regimentern Infanterie, 2 Regimentern Versaglieri, 12 Batterien Feldartillerie und 6 Eskadrons Kavallerie.

Jede Infanterie-Kompagnie ist etwa 200 Mann und das ganze Expeditionskorps zunächst etwa 40 000 Mann stark. 11 Flugapparate, größtenteils französischer Herkunft, sowie Material zur Errichtung einer Funkspruchstation in Tripolis wurden dem Korps mitgegeben. Die italienische Infanterie führt ein 6,5 cm-Repetiergewehr Mannlicher-Carcano M 91. Der Mann trägt 162 Patronen, außerdem sind auf den Fahrzeugen noch je 24 Patronen. Die Kompagnie hat 105 Stück tragbares Schanzzeug, davon 80 Spaten, das Bataillon auf den Fahrzeugen noch 144 Stück. Die Truppen sind mit der graugrünen Felduniform ausgestattet. Die Artillerie ist mit dem neuen Krupp-Geschütz M 1906 von 7,5 cm Kaliber ausgerüstet.

Digitized by Google

Das Expeditionskorps ist folgendermaßen gegliedert:

Expeditionsführer (Oberbefehlshaber aller zur Tripolis-Expedition gehörigen Truppen und Schiffe): Generalleutnant Caneva di Salasco*).

Stabschef: Generalmajor Gastaldello.

1. Infanterie-Division. (Generalleutnant Graf Pecori Giraldi.)	2. Infanterie-Division. (Generalleutnant Briccola.)
1. Infanterie-Brigade.	3. Infanterie-Brigade.
82. Infanterie-Regiment (Rom).	22. Infanterie-Regiment (Pisa).
84. " " (Florenz).	68. " " (Mailand).
2. Infanterie-Brigade.	4. Infanterie-Brigade.
6. Infanterie-Regiment (Palermo).	4. Infanterie-Regiment (Catania).
40. " " (Neapel).	63. " " (Salerno).
3 Eskadrons (Aversa).	3 Eskadrons (Caserta).
6 Batterien Feldartillerie.	6 Batterien Feldartillerie.

Dem Expeditionsführer direkt unterstellt sind ferner:

Das 8. Bersaglieri-Regiment (Palermo),	einige Batterien Gebirgsartillerie,
" 11. " " (Neapel),	" " Festungsartillerie,
1 Bataillon Genie-Truppen,	" Telegraphen-Kompagnien,
einige Maschinengewehr-Abteilungen,	einiges Funkspruch-Personal.

Vom 27. September an waren alle nach den Hafenplätzen führenden Bahnen mit Militärzügen angefüllt, die große Mengen Kriegsmaterials sowie Truppen beförderten.

Einige kleinere Truppenabteilungen, die augenscheinlich zu etwa notwendig werdenden Landungen andauernd bereit sein sollten, wurden schon am 26. September in Neapel, Siracus und Augusta auf Transportdampfern eingeschifft.

Die Kriegserklärung, Neutralitätserklärungen.

Am 28. September 2½ Uhr nachm. überreichte der italienische Geschäftsträger in Konstantinopel der türkischen Regierung ein Ultimatum, in dessen Einleitung die italienische Regierung die Notwendigkeit betonte, „daß der Zustand der Unordnung und Vernachlässigung, in dem Tripolis und Cyrenaica von der Türkei belassen wurden, ein Ende nehme", und an dessen Schluß sie forderte, die Türkei solle sich innerhalb 24 Stunden damit einverstanden erklären, daß Italien Tripolis und Cyrenaica militärisch besetze. Als die türkische Regierung hierauf (noch vor Ablauf der 24stündigen Frist) eine ausweichende Antwort gab, ließ die italienische Regierung am 29. September nachm. folgendes erklären:

> Da die ottomanische Regierung die in dem italienischen Ultimatum enthaltenen Forderungen nicht angenommen hat, befinden sich Italien und die Türkei seit heute, dem 29. September, halb 3 Uhr nachm., im Kriegszustand.

*) Generalleutnant Caneva di Salasco war bisher Armeekorps-Kommandant und einer der für den Kriegsfall designierten vier Armeeführer. Er ist 66 Jahre alt und diente bis 1867 in der österreichischen Armee.

Digitized by Google

Die italienische Regierung wird mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln für die Sicherheit der Italiener sowie der Ausländer jeder Nationalität in Tripolis und in der Cyrenaica Vorsorge treffen.

Die Blockade der ganzen tripolitanischen und der cyrenäischen Küste wird den neutralen Mächten unverzüglich notifiziert werden.

Im Laufe der nächsten Tage erfolgten die Neutralitätserklärungen Frankreichs, Rußlands, Belgiens, Spaniens, Portugals, Serbiens, Bulgariens, Englands und Japans.

Die französische Neutralitätserklärung besagte, daß die Neutralität sich auch auf die Protektorate Frankreichs — einschließlich auch Kreta — erstrecke.

Die englische und russische Regierung traten diesem Standpunkt Frankreichs bei. Italien fiel als Schutzmacht der Insel für die Dauer des Krieges naturgemäß aus.

Die von der türkischen Regierung bei Kriegsbeginn angeordnete Löschung der Leuchtfeuer und Entfernung der Seezeichen an der Küste von Kreta war schon vor Erlaß dieser Neutralitätserklärung durch gemeinsames Vorgehen der Konsuln der Schutzmächte verhindert worden.

England erklärte auch Ägypten und die Insel Cypern für neutral, machte allen seinen Untertanen strikte Neutralität zur Pflicht und verbot ihnen unter Strafandrohung, bei einer der kriegführenden Mächte Dienste zu nehmen.

Die „London Gazette" brachte ferner ein Schreiben des Staatssekretärs des Auswärtigen an die Admiralität, in dem die Neutralitätsregeln hinsichtlich der britischen Gewässer in Erinnerung gebracht wurden.

Italien erkannte Mitte Oktober die Neutralität der Insel Samos an.

Italienische Flottenstrategie.

Die italienische Regierung hatte schon vor Kriegsbeginn durch ein Rundschreiben vom 26. September an ihre Gesandtschaften bei den Balkanstaaten bekannt gegeben, daß sie jede Landung in der europäischen Türkei und jeden Angriff auf diese unterlassen werde. Ihr Bestreben gelte ausschließlich der Besitzergreifung von Tripolitanien und Cyrenaica. Um keine Veranlassung zu internationalen Konflikten zu geben, wollte sie jeden vermeidlichen Angriff auf sonstiges türkisches Gebiet unterlassen. Die Vernichtung türkischer Streitkräfte zu Wasser und zu Lande beabsichtigte sie nur insoweit, als diese ihrem Vorhaben hinderlich wären oder es voraussichtlich werden konnten. Diese Gesichtspunkte kamen auch in der Zeit nach Kriegsbeginn bei den Handlungen und Erklärungen Italiens zum Ausdruck.

Als Hauptaufgabe der Flotte war danach anzusehen die Erringung und Aufrechterhaltung der Seeherrschaft in einem Maße, das genügte, um das Expeditionskorps ungefährdet zur tripolitanischen Küste gelangen, dort sicher landen zu lassen und seine Verbindungen mit der Heimat ungestört aufrecht zu erhalten. Dazu trat die direkte Beteiligung an der Einnahme von Tripolitanien durch Beschießung der Küstenbefestigungen und Unterstützung der Operationen des Heeres im Küstengebiet. Hieraus ergab sich die Kräfteverteilung der italienischen Flotte bei Kriegsbeginn auf drei Operationsgebiete:

1. Die tripolitanischen Gewässer, wo die Landung des Expeditionskorps vorzubereiten war. Hierzu wurde der größte Teil der Flotte verwendet.
2. Das östliche Mittelmeer, insbesondere das Ägäische Meer, wo sich das

Digitized by Google

schwache feindliche Geschwader befand, das verhindert werden mußte, die Operationen bei Tripolis zu stören. Hierher wurden nur schwache leichte italienische Seestreitkräfte — augenscheinlich nur zu Beobachtungszwecken — detachiert.

3. Die albanische Küste, an der eine kleine Anzahl türkischer Torpedoboote in Schach zu halten war. Hierzu wurden einige Zerstörer und alte Panzerkreuzer verwendet.

Ereignisse an der tripolitanischen Küste nach der Kriegserklärung bis zum Eintreffen des italienischen Expeditionskorps.

Die Blockade von Tripolis.

Die den fremden Mächten von der italienischen Regierung zugestellte Erklärung über die Blockade der tripolitanischen Küste hatte folgenden Wortlaut:

Die Regierung Seiner Majestät des Königs von Italien, im Hinblick auf den zwischen Italien und der Türkei bestehenden Kriegszustand und in Gemäßheit der Grundsätze des Völkerrechts, insbesondere der Regeln der Pariser Deklaration vom 16. April 1856 und der Londoner Deklaration vom 26. Februar 1909,

Erklärt, daß seit dem 29. September d. Js. die zwischen dem 11. Grad 32 Minuten und dem 27. Grad 54 Minuten*) östlicher Länge von Greenwich liegende Küste von Tripolitanien und Cyrenaica, in ihrer Ausdehnung von der tunesischen bis zur ägyptischen Grenze, mit ihren Häfen, Fluthäfen, Reeden, Buchten usw. durch die Seestreitkräfte des Königreichs wirksam blockiert wird. Befreundete und neutrale Schiffe erhalten zum Auslaufen aus dem Blockadegebiet eine vom Tage des Beginns der Blockade laufende Frist, die vom kommandierenden Admiral der Seestreitkräfte Seiner Majestät des Königs von Italien festgesetzt wird.

Gegen alle Schiffe, welche die Blockade zu brechen versuchen, wird gemäß den Regeln des Völkerrechts und den mit den neutralen Mächten bestehenden Verträgen verfahren werden.

Durchgeführt wurde die Blockade der etwa 700 sm langen Strecke von der ägyptischen bis zur tunesischen Grenze zunächst von sieben Schlachtschiffen („Roma", „Napoli", „Pisa" P, „Amalfi", „Garibaldi" P, „Varese", „Ferruccio"), „Coatit" und einer unbekannten Anzahl von Zerstörern und sonstigen Fahrzeugen.

Zur Kohlen- und Materialergänzung gingen die Schlachtschiffe einzeln nach Augusta, wo vor Kriegsbeginn eine provisorisch befestigte Operationsbasis mit Kohlendepots (mit anfangs 14 000 t Kohlen) Munitionsmagazinen, Funkspruchstation usw. geschaffen war. Hier lag auch das Werkstattschiff „Vulcano".

In Tripolis war von den obersten türkischen Behörden nach längerem Debattieren beschlossen worden, die Stadt von der Garnison mit Ausnahme der Festungsartillerie (100 bis 150 Mann) räumen zu lassen, um in den Bergen südlich von Tripolis eine Verteidigungsstellung einzunehmen. Bereits in der Nacht vom 27. zum 28. September begann der Abzug der Truppenabteilungen mit 200 Waffen, Munition und sonstige Vorräte tragenden Kamelen aus der Stadt, in der im übrigen

*) England hat inzwischen bezüglich der Feststellung der östlichen Grenze der tripolitanischen Küstenlinie bei Italien Vorstellungen erhoben; als östliche Grenze ist daher nachträglich der Längengrad 25 Grad 11 Minuten bezeichnet worden.

Digitized by Google

Ruhe und Ordnung herrschte. Von diesen und allen sonstigen militärischen Vorgängen an Land wurden die Italiener durch Organe des Stadtoberhauptes, Fürsten Hassuna Karamanli, laufend unterrichtet, der sich von vornherein den Italienern angeschlossen hatte.

Die erste Aufforderung zur Übergabe des Platzes wurde italienischerseits am 30. September gestellt und dabei als letzter Termin der 2. Oktober festgesetzt.

Das als Stationsschiff dienende Kanonenboot „Seddul Bahir" (oder „Sejad i Deria") sowie der Regierungsdampfer „Derna"*) wurden am 1. Oktober im Hafen von ihren Besatzungen versenkt, nachdem diese alle Waffen heruntergenommen hatten.

Die Italiener zogen unterdessen weitere Streitkräfte vor Tripolis zusammen; am 1. Oktober morgens waren „Benedetto Brin" [1], die Schulschiffsdivision sowie ein Kohlenschiff, zwei Transporter und mehrere Torpedoboote angekommen. Vizeadmiral Faravelli übernahm das Kommando über die gesamten vor Tripolis liegenden italienischen Seestreitkräfte. „Roma", „Napoli", „Pisa" [2] und „Amalfi", die bisher zu den vor Tripolis kreuzenden Schiffen gehörten, hatten sich um diese Zeit von hier entfernt, um in den Gewässern der Cyrenaika oder noch weiter östlich zu ihrem Geschwaderflaggschiff „Vittorio Emanuele" zu stoßen.

Am 2. Oktober wurde auf Bitten des Vizegouverneurs die Frist zur Übergabe der Stadt um 24 Stunden verlängert.

Die Beschießung von Tripolis (3./4. Oktober).

Als am 3. Oktober mittags die für die Übergabe des Platzes gesetzte Frist abgelaufen und keine weiße Flagge über der Stadt geheißt war, ließ Vizeadmiral Faravelli um 2 Uhr nachmittags seine Schiffe ihre Stellungen zur Beschießung der Befestigungen einnehmen und die Konsulate von seiner Absicht, die Beschießung zu beginnen, verständigen.

Bei der nun folgenden Beschießung hatten „Sicilia", „Sardegna", „Re Umberto" das westlich der Stadt gelegene Fort Sultanje, „Benedetto Brin", „Carlo Alberto" und „Em. Filiberto" die drei alten Steinforts an der Seeseite der Stadt und „Garibaldi" sowie „Ferruccio" das im Osten gelegene Fort Hamidje unter Feuer zu nehmen.

Hinter und seitlich von den schießenden Schiffen standen „Varese", „Coatit", 16 Zerstörer und 4 Troßschiffe, um das Geschwader gegen Überraschungen von See her zu schützen.

Um 3^{15} nachmittags wurde das Feuer auf etwa 7000 m Entfernung durch das Geschwaderflaggschiff eröffnet. Die Forts erwiderten sogleich, ohne indessen die Schiffe mit ihren Geschossen überhaupt zu erreichen.

Das italienische Feuer, das — teils zur Schonung der schweren Geschütze, teils zur Ersparung von Munition — hauptsächlich mit Geschützen mittleren Kalibers (15 und 20 cm) durchgeführt wurde, fing bald an zu wirken, obgleich sehr langsam geschossen**) wurde und im allgemeinen die Treffresultate anscheinend nicht bedeutend waren,

*) „Derna" wurde am 19. Oktober von den Italienern gehoben.

**) Im ganzen sind 350 bis 400 Schuß von den italienischen Schiffen gegen die Forts verfeuert worden.

Digitized by Google

auch viele Granaten, die später zum Teil mehrere Kilometer landeinwärts aufgefunden wurden, nicht krepierten.

Die alten Steinforts bei der Stadt stellten das Feuer bereits gegen 5 Uhr nachmittags ein, während die beiden äußeren Werke bis Sonnenuntergang (6 Uhr) fortfuhren zu schießen.

Obgleich die Gebäude der Stadt nach Möglichkeit geschont worden waren, so hatten doch verirrte Granaten an mehreren Stellen Feuersbrünste verursacht. Auch der Palast des Gouverneurs war mehrfach getroffen. Den neuen Leuchtturm hatte das Feuer der Schiffe völlig zerstört.

Nachts kreuzten die Schiffe wieder wie in den früheren Nächten mit abgeblendeten Lichtern in See.

Am 4. Oktober 6 Uhr morgens wurde die Beschießung der beiden äußeren Forts in etwas stärkerem Maße als am Tage vorher fortgesetzt, und auch diese wurden im Laufe der nächsten Stunden zum Schweigen gebracht. Das am stärksten armierte Fort Sultanje, in dem man später 10 Tote fand, hatte am längsten Widerstand geleistet.

Die Besetzung von Tripolis durch das italienische Landungskorps.

Während in der Stadt der Pöbel die Regierungsgebäude plünderte, flohen die Besatzungen der Forts unter Mitnahme der leichteren Geschütze nach den Anhöhen südlich der Stadt, von wo aus sie von neuem zu feuern begannen. Schrapnellschüsse der Schiffe vertrieben sie schließlich auch von dort. Um 11 Uhr vormittags stellten die Schiffe ihr Feuer ein. „Garibaldi" lief als erstes Schiff unter Land und schickte ein Detachement unter Führung von zwei Offizieren in die Batterie Hamidje, die von den Türken völlig geräumt war. Das Detachement machte die Verschlüsse der Geschütze unbrauchbar, deren Bewegungseinrichtungen bereits die Türken entfernt hatten, und zog sich zunächst wieder an Bord zurück.

Gleichzeitig hatte ein Torpedoboot am Hafeneingang nach den Kabeln der hier 1886 gelegten Grundminen gesucht, ohne sie indessen zu finden.

Alle Küstenforts waren durch die Beschießung schwer beschädigt, ihre Geschütze zum Teil demontiert. Nach türkischen Angaben waren 12 Mann ihrer Besatzungen getötet, 23 schwer verwundet worden. Von der Zivilbevölkerung wurden 7 Personen getötet, die an Land gebliebenen Europäer waren unverletzt geblieben. Die italienischen Schiffe hatten keinerlei Verluste oder Beschädigungen durch das feindliche Feuer erlitten.

Die größeren Schiffe gingen mittags auf der Reede zu Anker, während die kleineren in den Hafen einliefen.

Am nächsten Tage ließ der Geschwaderchef ein Landungskorps von 1200 Mann ausschiffen und unter dem Befehl des Kapitäns zur See Cagni, Kommandanten der „Sicilia", die Forts Sultanje, Hamidje, das Leuchtturmfort und die Konsulate sowie andere militärisch wichtigen Punkte der Stadt besetzen, was ohne Zwischenfall vor sich ging.

Mittags wurde auf dem Fort Sultanje die italienische Flagge gehißt und vom Geschwader mit 21 Schuß salutiert. Eine halbe Stunde später flog das Fort Hamidje mit seinen noch vorhandenen großen Munitions- und Pulvervorräten in die

Digitized by Google

Luft, aus welchem Anlaß und ob von italienischer oder türkischer Seite gesprengt, ist nicht bekannt geworden.

Das Landungskorps setzte nun die Stadt so gut wie möglich in Verteidigungszustand. Gleichzeitig wurde italienische Verwaltung eingerichtet, der bisherige türkische Vizegouverneur mit 240 seiner Beamten abgesetzt, des Landes verwiesen und am 9. Oktober nach Malta gebracht. An seiner Stelle wurde Kontreadmiral Borea Ricci, bisher Chef der Schulschiffsdivision, zum interimistischen Gouverneur*) der Provinz ernannt. Die Vizegouverneurstelle erhielt der schon erwähnte frühere Bürgermeister der Stadt, Hassuna Karamanli. Als Stadtkommandant fungierte bis zum Eintreffen des Expeditionskorps Kapitän zur See Cagni, den dann der Generalleutnant Graf Pecori-Giraldi ablöste.

Man ging sogleich daran, den zerstörten Leuchtturm durch einen provisorischen neuen zu ersetzen, das zerschnittene Kabel nach Malta zu reparieren und Quartiere für das für den 11. Oktober erwartete Expeditionskorps herzurichten.

Um die Ruhe und Ordnung in der Stadt aufrecht zu erhalten, wurde die Bildung einer einheimischen Polizeitruppe in Angriff genommen und die Bevölkerung unter Zusicherung von Prämien zur Abgabe der ihr von der türkischen Regierung gelieferten Gewehre innerhalb 48 Stunden aufgefordert. Innerhalb der ersten Stunden nach Bekanntgabe der Verfügung waren 1500 Gewehre, meistens Mauser-Gewehre, abgegeben; am 12. Oktober waren es im ganzen 3250 Stück.

Während am nächsten Tage (6. Oktober) ein Teil der Schiffe, darunter „Garibaldi" P, „Varese", „Ferruccio", Tripolis verließ, um in Augusta Material zu ergänzen, hatten die an Land gesetzten Mannschaften der Schiffe tags und nachts Scharmützel (besonders am 8. Oktober bei Behare und am 10. Oktober bei dem Bu Meliana-Brunnen, 2,5 km südwestlich der Stadt) mit türkischen Truppen zu bestehen. Aus dem am meisten exponierten Fort Sultanje wurde die italienische Besatzung wieder herausgenommen und in die Stadt gelegt, das Fort wurde gesprengt. Die Schiffe unterstützten mit ihrer Artillerie ihre Landungstruppen während solcher Gefechte und beschossen auch die Landforts in der Umgebung der Stadt, die den Türken als Stützpunkte dienten.

Die türkische Garnison von Tripolis hatte sich mit ihrem Gros nach Gharian, einem Ort in den Bergen 2 Tagemärsche von Tripolis entfernt, zurückgezogen. Hier sammelten sich unter dem Befehl des Generals Munir Pascha, der Mitte Oktober vom Oberst Neschat abgelöst wurde, die gesamten Streitkräfte der Provinz, anfangs 8000 bis 10 000 Mann reguläre und 10 000 Mann irreguläre Truppen. Die letzteren, von denen sich schon vor Beginn des Krieges viele freiwillig gestellt hatten, wurden nun organisiert.

Vorgeschobene Teile des türkischen Gros standen kurz nach der Beschießung von Tripolis bei Behare und Gargaresch, welch letztere Ortschaft an der Küste einen Tagemarsch westlich der Stadt liegt. Die Vorpostenlinien stützten sich auf die Landforts in der Umgebung von Tripolis.

*) Bis zum Eintreffen des Generals Caneva (am 11. Oktober), der Generalgouverneur wurde.

Digitized by Google

Die Landung in Tobruk. (4. Oktober.)

Gleichzeitig mit Tripolis war auch Tobruk, ein kleiner Ort an dem gleichnamigen vorzüglichen Naturhafen der Cyrenaica,*) von italienischen Schiffen angegriffen worden. Hier hatte am 4. Oktober das 1. Geschwader morgens 9 Uhr das kleine Fort beschossen und gleichzeitig ein Landungskorps von 400 Mann ausgeschifft. Der Widerstand der sich tapfer wehrenden kleinen türkischen Besatzung von nur 25 Mann war bald überwunden, der Platz wurde besetzt. Der Ort wurde sogleich in italienische Verwaltung genommen, während dauernd einzelne Schiffe des 1. Geschwaders im Hafen liegen blieben.

Am 10. Oktober wurde hier der erste, aus 1 Bataillon des 40. Infanterie-Regiments, etwas Artillerie und Genie bestehende Teil des Expeditionskorps, zusammen etwa 1000 Mann, gelandet, der Neapel in der Nacht vom 5. zum 6. Oktober verlassen hatte.

Die Beschießung von Derna. (8. Oktober.)

Am 8. Oktober morgens erzwang die von Tobruk nach Derna entsandte „Napoli" durch eine 1½ stündige Beschießung der letzteren Stadt die Herausgabe von 40 italienischen Zivilpersonen, die dort gefangen gehalten wurden. Die Beschießung der Stadt erfolgte, weil auf die von dem Schiff mit der Parlamentärflagge entsandte Dampfpinnaß von Land her gefeuert worden war.

Ereignisse an der albanischen Küste.

An der albanischen Küste standen sich bei Kriegsbeginn gegenüber: auf italienischer Seite eine Division unter dem Kontreadmiral Herzog der Abruzzen, bestehend aus 3 alten Schlachtschiffen, 1 geschützten Kreuzer, 5 Zerstörern sowie einigen Hochseetorpedobooten, auf türkischer Seite etwa 6 neuere Küstentorpedoboote, die in Friedenszeiten zur Verhinderung des Waffenschmuggels an dieser Küste dienten. Letztere lagen in Prevesa, Gomenitza und Durazzo. Der vor Kriegsbeginn ihnen vom Marineminister erteilte Befehl, sich nach österreichischen Gewässern zu flüchten, hatte sie zu spät erreicht.

Den Italienern mußte daran gelegen sein, diese Boote unschädlich zu machen, da ihre Anwesenheit eine beständige Gefahr für den beabsichtigten Truppentransport nach Tripolis und die italienische Handelsschiffahrt im ionischen und adriatischen Meer bildete und letztere tatsächlich zeitweise lahmlegte.

Die italienischen Torpedofahrzeuge haben vom 29. September morgens ab die ganze albanische Küste nach feindlichen Torpedobooten abgesucht. (Entfernungen Tarent—Prevesa und Tarent—Durazzo: je 200 sm.) Auf der Strecke von Prevesa nach Korfu kreuzten in den ersten Tagen des Krieges 7 italienische Torpedofahrzeuge, und hier fanden die ersten Zusammenstöße zwischen den Seestreitkräften beider Kriegführenden statt.

Gefechte bei Prevesa und Durazzo. (29. September.)

Am 29. September, — nach einzelnen Nachrichten vormittags, nach der Meldung des Herzogs der Abruzzen über das Gefecht 3 Uhr nachm., also ½ Stunde nach

*) Vergl. Fußnote auf S. 1417.

Digitized by Google

Erlaß der Kriegserklärung, — sichteten italienische Zerstörer zwischen Mitika und Nikopolis zwei nach Nordwesten laufende türkische Torpedoboote („Takat" und „Antalia", 160 t), die nach türkischer Angabe Prevesa mit dem Befehl verlassen hatten, sich mit einigen in Gomenitza befindlichen türkischen Torpedobooten zu vereinigen, und von den politischen Vorgängen der letzten Tage keine Kenntnis hatten. Die Zerstörer eröffneten das Feuer, das die türkischen Boote, die nun flüchteten, schwach erwiderten. „Takat" lief nach Norden, verfolgt von 3 Zerstörern, „Antalia" nach Süden, verfolgt von 2 Zerstörern. Als „Takat" von 15 Schüssen getroffen in Brand geraten war, lief er bei Nikopolis auf den Strand und wurde vollkommen wrack. Der Kommandant und 8 Mann sollen während des Gefechts gefallen oder ertrunken sein. „Antalia" entkam nach Prevesa, und zwar, laut Meldung des Herzogs der Abruzzen, unversehrt, laut türkischen Angaben gefechtsunfähig, weswegen man die Geschütze von Bord nahm. Die italienischen Zerstörer hatten angeblich keine Verluste oder Beschädigungen erlitten. Sie hatten über 100 Schuß (7,6 cm-Kaliber) verfeuert.

Am 30. September vorm. haben — laut amtlicher Meldung aus Konstantinopel — italienische Schiffe in der Bucht von Durazzo 2 türkische Torpedoboote angegriffen. Der Erfolg ist nicht bekannt geworden. An demselben Vormittage beschossen „Artigliere" und „Corazziere", auf große Entfernung beginnend, die im Hafen von Prevesa liegenden Torpedoboote „Hamid-Abad" (97 t) und „Alpagot" (160 t), deren Lage durch einen in der vorhergehenden Nacht an Land gesetzten Offizier des „Corazziere" ausgekundschaftet war, und brachten sie zum Sinken. Die Mannschaft der beiden türkischen Boote rettete sich bis auf einen Gefallenen an Land. Beide Zerstörer liefen danach in den Hafen ein; „Carabiniere" wurde von der Bevölkerung beschossen, als er sich anschickte, die im Hafen liegende Dampfyacht „Tetied" als Prise zu nehmen. Der Kommandant ließ zunächst einige Granaten über die Menge hinweg-, dann aber auch in sie hineinfeuern. Darauf verließen die Zerstörer mit der Dampfyacht den Hafen.

Die Küstenwerke des Platzes, 6 aus der Zeit der venetianischen Herrschaft stammende Steinforts mit etwa 20 Feldgeschützen und 5 modernere, mit 15 cm-Krupp-Geschützen armierte Werke, haben während dieser etwa ¾ Stunden dauernden Vorgänge, während deren die Italiener 76 Granaten verfeuerten, keinen Schuß abgegeben. Vermutlich waren sie ebenso überrascht wie die türkischen Torpedoboote und daher nicht klar zum Gefecht.

Aus diesem Vorfall entwickelte sich das Gerücht von einer Beschießung der Stadt und Forts von Prevesa sowie einer Landung italienischer Truppen daselbst. In dem Dementi dieses Gerüchts, das die italienische Regierung am 2. Oktober veröffentlichen ließ, wies sie auf ihr am 26. September an die italienischen Gesandschaften der Balkanländer gerichtetes Zirkular hin, wonach Italien jede Landung in der europäischen Türkei unterlassen und an der Erhaltung ihres europäischen Territoriums nach wie vor mitwirken wolle. Auch erteilte sie dem Herzog der Abruzzen, der am 3. Oktober dem Festungskommandanten in Prevesa mit einer Beschießung des Platzes gedroht hatte, wenn er nicht innerhalb 24 Stunden die noch im Hafen befindlichen 2 Torpedoboote und 1 Kanonenboot herausgäbe, Befehl, jede Beschießung zu unterlassen.

Digitized by Google

Am 5. Oktober wurde — den Wünschen Österreich-Ungarns entsprechend — die italienische Flottenleitung von der Regierung angewiesen, sich aller Operationen an der ottomanischen Küste Albaniens und von Epirus zu enthalten und die im Adriatischen Meer kreuzenden Schiffe nach italienischen Häfen zurückzuziehen. Bereits nachmittags 5 Uhr lief der Herzog der Abruzzen mit dem größeren Teil seiner Schiffe und Fahrzeuge nach Tarent ein.

Am 5. Oktober mittags kam es indessen nochmals zur Beschießung eines albanischen Platzes durch italienische Schiffsgeschütze. Als nämlich ein Motorboot des „Artigliere", der den Befehl zur Heimkehr augenscheinlich noch nicht erhalten hatte, nach Durchsuchung eines österreichischen Postdampfers im Hafen von San Giovanni di Medua von Land her mit Feldgeschützen beschossen wurde, eröffnete „Artigliere" das Feuer gegen diese und die Stadt. Er verfeuerte im Laufe von ¾ Stunden fast seine ganze Munition, brachte einen Teil der etwa 20 in Erdverschanzungen stehenden Feldgeschütze zum Schweigen und richtete schwere Beschädigungen unter den Gebäuden der Stadt an. Während der Zerstörer dann nach Brindisi zurückkehrte, setzte der inzwischen hinzugekommene „Carabiniere" das Feuer gegen die feindlichen Verschanzungen und die Stadt noch 20 Minuten lang fort. „Artigliere" war in dem Gefecht leicht beschädigt und sein Kommandant, Fregattenkapitän Biscaretti, verwundet worden.

Nach diesem Vorfall gab die italienische Regierung erneut die Erklärung ab, sie werde alles tun, um die Adria von kriegerischen Operationen frei zu halten.

Vom 7. Oktober ab kreuzte die Division des Herzogs der Abruzzen wieder an der albanischen Küste, um die türkischen Torpedoboote in ihren Häfen zu blockieren. Ihr Hauptaugenmerk richtete sich Mitte Oktober auf die Strecke von Prevesa bis Korfu und dem Eingang der Bucht von Valona.

Ereignisse im Ägäischen Meer.

In das Ägäische Meer sind mit Beginn des Krieges italienischerseits nur geringe Seestreitkräfte, augenscheinlich nur einige Torpedofahrzeuge, entsandt worden, später vorübergehend vielleicht auch „Vittorio Emanuele" ⚓, „Roma" und „Napoli".

Am 30. September wurden italienische Kriegsschiffe bei Smyrna, Saloniki, Thasos, Chios und Mytilene gesehen, was eine allgemeine Panik unter der Bevölkerung hervorrief.

In Konstantinopel hegte man ernste Befürchtungen für das auf der Fahrt von Beirut nach den Dardanellen befindliche heimische Geschwader. Dieses hatte in der Stärke von 2 Linienschiffen, 2 geschützten Kreuzern, 9 Zerstörern und einem Torpedoboots-Mutterschiff Beirut am 28. September 10 Uhr morgens verlassen, ohne von der herrschenden politischen Spannung Kenntnis zu haben. Es lief mit ökonomischer Fahrt nach der SW-Küste von Cypern, von wo ab es unterwegs Übungen ausführte. Erst am 1. Oktober 4 Uhr vorm., als es nahe der Insel Kos war, wurde es durch ein Regierungsfahrzeug vom Kriegszustande zwischen Italien und der Türkei unterrichtet. Die englischen Offiziere beschlossen, an Bord zu bleiben, bis das Geschwader in die Dardanellen eingelaufen sei. Ein Vorschlag, in Smyrna Zuflucht

Digitized by Google

zu suchen, wurde verworfen, vielmehr mit großer Fahrt unter Vorausschickung der Zerstörer nordwärts gedampft und schließlich Kurs zwischen Mytilene und dem Festland hindurch genommen. Am 1. Oktober 4^{30} nachm. lief das Gros des Geschwaders in die Dardanellen ein und ging bei Nagara zu Anker. 5 Zerstörer folgten 2 Tage später.

Nachdem der Geschwaderchef, Vizeadmiral Williams, und die übrigen englischen Offiziere sich ausgeschifft hatten, lief das Geschwader am 4. Oktober aus den Dardanellen aus, kehrte aber schon am nächsten Tage dahin zurück. Es blieb dann bis zum 16. Oktober vor Konstantinopel liegen. Während der folgenden Tage hielt es Schießübungen im Marmara-Meer ab.

Unterdessen wurden in den Hafeneingängen von Saloniki, Smyrna, Beirut und in den Dardanellen Minen gelegt. Vereinzelte italienische Kriegsschiffe waren am 4. Oktober bei Dedeagatsch, nordöstlich der Dardanellen, am 6. Oktober bei Sneidje, südlich des Golfs von Alexandrette, und am 15. Oktober (3 Zerstörer) bei Mytilene erschienen.

Überführung des Expeditionskorps.

Die Mobilisierung der für die Expedition bestimmten Truppenverbände in ihren Garnisonen war am 30. September beendet. Hiermit hat die Bereitstellung des erforderlichen Kriegsmaterials und der Transportdampfer nicht im vollen Umfange Schritt gehalten, während die staffelweise Beförderung der Truppen nach ihren Einschiffungshäfen glatt vonstatten ging.

Die Marineverwaltung hatte für den Transport des Expeditionskorps etwa 60 Dampfer von 1300 bis 9200 Brutto-Registertonnen requiriert und sie hauptsächlich in Neapel, Genua und Palermo zusammengezogen.

Auf jedem Transportschiff befanden sich 1 Seeoffizier als Befehlshaber und 10 bis 25 Matrosen der Kriegsmarine. Die als Hilfskreuzer im Kriege bestimmten Transportschiffe waren mit Geschützen armiert. Alle Einzelheiten der das Expeditionskorps betreffenden Maßnahmen, wie Zeitpunkt und Dauer der Einschiffung und Ausschiffung, Ladung, Abgang, Reiseroute usw. der einzelnen Transporter oder ihrer Gesamtheit wurde vor Abgang der Expedition mit Erfolg geheimgehalten.

Der Transport des gesamten Expeditionskorps ging in zwei Staffeln vor sich, von denen die erste die Expeditionsleitung mit den ihr direkt unterstellten kleineren Truppeneinheiten sowie die gesamte 1. Division umfaßte und nach Tripolis ging.

Die zweite Staffel, die in der Hauptsache nach den Häfen von Cyrenaica (Benghasi und Derna) bestimmt war, umfaßte die 2. Division.

Gleichsam als Vorhut der Expedition verließen in der Zeit vom 2. bis 6. Oktober die ersten fünf mit Truppen und Kriegsmaterial der 2. Division beladenen Dampfer Genua und gingen über Neapel nach der nordafrikanischen Küste, wo sie am 10. Oktober in Tobruk Truppen und Material landeten.

Am 9. Oktober begann in den verschiedenen heimatlichen Häfen die Abfahrt der zeitlich einander folgenden beiden Teile der ersten Staffel. Unter anderem verließen an diesem Tage 12 Dampfer mit den Stäben des Expeditionskorps und der 1. Division sowie Teilen der 1. Division Neapel und 9 Dampfer Palermo.

Digitized by Google

Innerhalb der heimatlichen Gewässer liefen die Schiffe in Kiellinie — je ein Kreuzer oder Torpedofahrzeug an der Spitze und seitlich der Formation. Vor Verlassen der heimischen Gewässer wurden an der sizilianischen Küste aus den dort von verschiedenen Häfen zusammenkommenden Dampfer-Abteilungen der ersten Staffel 2 Gruppen gebildet, und zwar 1 zu 19, 1 zu 14 Schiffen. 2 Transportdampfer und ein in Augusta hinzugetretenes Lazarettschiff wurden der ersten Gruppe in Begleitung von „Varese" nach Tripolis vorausgeschickt. Die Gruppen liefen in Doppelkiellinie mit 10 bis 12 kn Fahrt. Je zwei Schlachtschiffe und einige Torpedoboote standen an der Spitze und am Schluß der Formation. Zerstörer bildeten unterdessen zwischen Augusta und Tripolis eine Vorpostenlinie, während Schiffe des 1. Geschwaders die Durchfahrten des Ägäischen zum Mittelländischen Meer bewachten, um ein Durchbrechen von feindlichen Schiffen zu verhindern. Der Flottenchef befand sich in dieser Zeit mit der 1. Division in Augusta.

Gutes Wetter begünstigte die Weiterfahrt der Transportgruppen, von denen die erste am 12. Oktober morgens und die zweite am 15. Oktober mittags vor Tripolis zu Anker ging. Die Ausschiffung wurde sofort begonnen und dadurch erleichtert, daß man große von der Insel Lampedusa gekommene Fischerbarken benutzen konnte. Sie ging, abgesehen von einigen Unterbrechungen durch schlechtes Wetter, glatt vonstatten und war bei der ersten Gruppe am 15. Oktober, bei der zweiten am 18. Oktober vollendet.

Im ganzen wurden von den beiden Gruppen etwa 20 000 Mann an Land gesetzt. Die zuerst ausgeschifften Truppen besetzten die bisher von dem Personal der Schiffe innegehabten Stellungen, insbesondere die Verschanzungen an den „14 Brunnen bei Bu Meliana", die wiederholt Angriffsobjekt der Türken gewesen waren und es auch fernerhin blieben. Genieabteilungen nahmen die Errichtung von befestigten Stellungen um die Stadt herum in Angriff.

Teile der gelandeten Truppen kamen bereits kurz nach ihrer Ankunft mit türkischen Truppen in der Umgebung der Stadt ins Gefecht, so am 12. Oktober bei der Rekognoszierung eines starken italienischen Detachements und am 14. Oktober sowie am 15., 16. und 18. Oktober bei türkischen Nachtangriffen auf die Verschanzungen von Bu Meliana. Es gab Tote und Verwundete auf beiden Seiten.

In der Nacht vom 12. zum 13. Oktober verließen Neapel die ersten 20 Transportschiffe der II. Stapel, darunter 7 von Genua gekommene, mit dem größten Teil (etwa 9000 Mann) der 2. Infanterie-Division an Bord, um nach Benghasi zu gehen (Entfernung Neapel – Benghasi 610 sm). Geleitet von den 4 Linienschiffen der 1. Division, 3 geschützten Kreuzern, 1 Zerstörer- und 2 Hochseetorpedoboots-Divisionen erschienen sie am 18. morgens vor Benghasi. Infolge schlechten Wetters und des von der türkischen Garnison geleisteten Widerstandes konnten die Truppen hier erst am 19. Oktober landen. Dieser Gruppe folgten, am 15. und 20. Neapel verlassend, noch zwei kleinere mit dem Rest der 2. Infanterie-Division, etwa 6000 Mann. Damit waren die Truppentransporte aus der Heimat in der Hauptsache zunächst abgeschlossen.

Ereignisse im Roten Meer und Suez-Kanal.

Auch im Roten Meer waren die italienischen Seestreitkräfte („Aretusa", „Volturno", „Stafetta") ihren in Hodeida stationierten Gegnern, einem leicht armierten

Digitized by Google

Zerstörer („Peïk i Schewket") und zwei noch schwächeren Kanonenbooten, erheblich überlegen.

Bei Hodeida (von Massaua 220 sm entfernt) kam es am 2. September zu einem Gefecht zwischen „Aretusa" und „Volturno" einerseits und dem Zerstörer „Peïk i Schewket" anderseits, in dessen Verlauf letzterer in den Hafen flüchtete. „Aretusa" beschoß danach auch die Befestigungen des Platzes und die im Hafen liegenden Schiffe, die das Feuer erwiderten. Sie brachte ein in England für die türkische Regierung gebautes, aber von dieser noch nicht abgenommenes Zollmotorboot zum Sinken.

Die italienischen Schiffe kehrten angeblich unbeschädigt nach Massaua zurück und nahmen danach ihre Kreuzfahrten zur Überwachung der Handelsschiffahrt wieder auf.

Im Yemen stellten die Aufständischen unter Imman Jahia und Said Idris die Feindseligkeiten gegen die Türken ein und erboten sich, mit 100 000 bzw. 40 000 Mann gegen die Italiener zu Felde ziehen zu wollen. Said Idris wollte mit seinen 40 000 Mann in die Kolonie Eryträa einfallen.

Die Besatzung der Kolonie Eryträa, die vor Kriegsbeginn nur 3700 Mann stark war, wurde durch Mobilisierung der Eingeborenen bis zum 10. Oktober auf 10 000 Mann gebracht. Der Mitte Oktober hier angekommene Kleine Kreuzer „Puglia" schiffte 12 cm- und 15 cm-Geschütze aus, um die Forts von Massaua zu armieren.

Nach Port Said waren am 30. September das bisher in Beirut stationiert gewesene Küstenpanzerschiff „Muin i Zafer" und das türkische Transportschiff „Kaiseri" mit 750 Mann Truppen aus Hodeida geflüchtet. Einige Tage später kam der russische Dampfer „Wladimir" mit 800 Mann türkischer Truppen aus Hodeida in Suez an. Als die türkischen Schiffe im Laufe der nächsten Tage Port Said nicht verließen, erhoben der italienische und der englische Konsul beim Generalgouverneur des Suezkanals Beschwerde wegen Neutralitätsverletzung, und der italienische Kreuzer „Puglia", der am 6. Oktober in Port Said ankam, überwachte die türkischen Schiffe. „Wladimir" erhielt am 7. Oktober Weisung von der ägyptischen Regierung, die Truppen, unter denen angeblich Cholera herrschte, auszuschiffen und in Landlazarette zu überweisen.

„Kaiseri" landete am 14. Oktober seine Truppen im Suezkanal bei Kantara, von wo sie über Kalaat und el Arisch unter ägyptischer Eskorte zu Lande nach Palästina gebracht wurden.

„Muin i Zafer" und ein in Port Said eingetroffenes türkisches Kanonenboot mußten ihre Geschütze und Munition ausschiffen.

Der Kreuzerkrieg.

Gleich zu Beginn des Krieges setzte bei beiden kriegführenden Parteien eine lebhafte Tätigkeit auf dem Gebiet des Kreuzerkrieges ein. Die Italiener fingen

Digitized by Google

u. a. an der albanischen Küste 2 Dampfer mit kleinen türkischen Militärtransporten ab, und die Türken beschlagnahmten im Bosporus und in den Dardanellen einige mit Getreide und Holz beladene italienische Dampfer. Im weiteren Verlauf des Krieges wurde die Beschlagnahme größerer Handelsschiffe seltener; die Beschlagnahme erstreckte sich jetzt vielmehr hauptsächlich auf kleine Fahrzeuge (Fischerfahrzeuge, Motorboote, Segeljachten, Küstenfahrer usw.), über die Einzelheiten nicht in der breiteren Öffentlichkeit bekannt wurden. So wurden z. B. in der Bucht von Smyrna bis zum 13. Oktober 65 italienische Fahrzeuge beschlagnahmt.

Die Beschlüsse der Haager und Londoner Konferenz betr. Seebeuterecht wurden von beiden kriegführenden Staaten bei Erlaß ihrer Bestimmungen über Beschlagnahme von Handelsschiffen und Kriegskonterbande respektiert; und zwar geschah dies, obgleich beide Staaten die Beschlüsse der Haager Konferenz zwar unterzeichnet, aber schriftlich nicht ratifiziert hatten und die Türkei auf der Londoner Konferenz überhaupt nicht vertreten gewesen war.

Der italienischen Verordnung betr. Kriegskonterbande ging folgende Bekanntgabe vorher: Da von seiten der Türkei kein Akt vorliegt, der die Absicht bekunden würde, sich den italienischen Handelsschiffen gegenüber während der Feindseligkeiten des Prisen- und Kapereirechtes zu entschlagen, und da die Türkei im Gegenteil als erste Prisenakte gegen die italienische Handelsmarine vorgenommen hat, behält sich die italienische Regierung, indem sie von der ihr durch Artikel 211 des Seehandelsgesetzbuches erteilten Befugnis Gebrauch gemacht, vor, an türkischen Handelsschiffen das Prisen- und Kapereirecht auszuüben. Hierzu ist zu bemerken, daß der Artikel 211 des italienischen Seehandelsgesetzbuches die Möglichkeit vorsieht, von der Weg- oder Beschlagnahme von Handelsschiffen auf dem Wege der Gegenseitigkeit abzusehen. Voraussetzung hierzu ist aber, daß die entsprechende Erklärung vom Feinde vor Beginn der Feindseligkeiten abgegeben wird. Dies ist seitens der Türkei nicht geschehen, da sie — nach ihrer Ansicht — mit der Kriegserklärung überrumpelt worden ist.

Die italienische Verordnung betreffend Kriegskonterbande lautete: Die italienische Regierung teilt in Gemäßheit des Artikels 216 des Seehandelsgesetzbuches mit, daß als Kriegskonterbande erklärt werden: Kanonen, Gewehre, Karabiner, Revolver, Pistolen, Säbel und andere Feuer- und Seitenwaffen jeder Art, Kriegsmunition und Kriegsmaterial aller Art und im allgemeinen alles, was ohne Verarbeitung unmittelbar zur Ausrüstung von Land- und Seestreitkräften dienen kann.

Die türkische Regierung veröffentlichte gleichfalls eine Liste der von ihr als Kriegskonterbande angesehenen Gegenstände.

Ein mit der russischen Regierung drohender Konflikt wegen der Durchfahrt russischen aus den Schwarzmeer-Häfen stammenden Getreides (das meist über italienische Häfen geht) wurde dadurch vermieden, daß die türkische Regierung auf eine formelle Note Rußlands schließlich erklärte, sie gewähre dem aus den Häfen des Schwarzen Meeres stammenden, unter neutraler Flagge nach italienischen oder anderen Häfen verfrachteten Getreide freie Durchfahrt, soweit es nicht für italienische Kriegshäfen, Streitkräfte, Behörden und Kriegslieferanten bestimmt sei.

Digitized by Google

Beide kriegführenden Staaten setzten Mitte Oktober Prisengerichte ein. Einige mit Kriegsbeginn in italienischen Häfen und Buchten beschlagnahmte türkische Schiffe ließ die italienische Regierung am 4. Oktober wieder freigeben. Das Marineministerium wies die Hafenkapitanate an, den im Augenblick der Kriegserklärung im Hafen liegenden oder in Unkenntnis der Kriegserklärung eingelaufenen türkischen Schiffen die sichere Rückkehr in die Heimat zu ermöglichen, die übrigen türkischen Schiffe zu kapern, den türkischen Schiffen, die ihre Fahrt gezwungenermaßen unterbrechen mußten, die für eine sichere Weiterfahrt erforderliche Zeit zu gewähren und über die auf beschlagnahmten Schiffen vorgefundenen Waren neutraler Mächte besondere Weisungen des Marineministeriums einzuholen.

v. D.

Digitized by Google

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

Die „Liberté"-Katastrophe.

(Mit 3 Skizzen.)

Die Zerstörung des Linienschiffes „Liberté" durch eine Explosion am 25. September 1911 ist die dritte durch Explosion von Munition herbeigeführte Katastrophe, von der die französische Marine in den letzten Jahrzehnten betroffen worden ist. In der Nacht vom 4./5. März 1899 explodierte die Pulverfabrik zu Lagoubran, 70 Tote unter den Trümmern begrabend. Am 12. März 1907 wurde das Linienschiff „Jéna" in einem Dock zu Toulon durch eine Explosion der Munition im Achterschiff so schwer beschädigt, daß sich die Wiederherstellung als nicht lohnend erwies; 118 Tote waren das Opfer dieser Katastrophe. Beide Unfälle werden in ihrer Wirkung weit übertroffen durch die Zerstörung der „Liberté", die, auf der Rede von Toulon an einer Boje inmitten der Schiffe des II. Geschwaders liegend, am 25. September 1911 um 5 Uhr 53 Min. früh durch eine Explosion fast völlig vernichtet wurde, wobei außer zahlreichen Opfern an Bord des betroffenen Schiffes auch auf den benachbarten Schiffen eine größere Anzahl von Leuten der Besatzung getötet und verwundet sowie Beschädigungen verschiedenster Art hervorgerufen wurden.

Der Hergang der Katastrophe.

Am 25. September fand um 5 Uhr 15 Min. früh auf „Liberté" das Wecken statt; zu dieser Zeit wurde noch nichts Ungewöhnliches an Bord bemerkt. Der Kommandant, Kapitän zur See Jaurès, befand sich auf Urlaub, der Erste Offizier, Fregattenkapitän Joubert, übernachtete an Land, so daß lieutenant de vaisseau Garnier ältester Offizier an Bord war, während lieutenant de vaisseau Bignon Wache hatte und weitere jüngere Offiziere sich an Bord befanden. Gegen 5 Uhr 35 Min. wurde im Innern des Vorschiffes in der Gegend des Fockmastes eine schwache Detonation gehört, der bald darauf drei weitere folgten. Etwa gleichzeitig — nach einzelnen Nachrichten bereits vorher, nach anderen nachher — schlugen Flammen und orangebrauner Qualm aus der Steuerbord vorderen 19,4 cm-Kasematte, aus dem Fockmast, dem Vormars und dem Kommandoturm, sehr bald darauf auch aus der Backbord vorderen 19,4 cm-Kasematte und dem vorderen Schornstein. Es wurde Feuerlärm angeschlagen und der Befehl zum Fluten der Munitionskammern gegeben. Einzelne Leute sprangen sofort über Bord, erhielten aber den Befehl, wieder zurückzukommen. Um 5 Uhr 45 Min. wurde das Signal gehißt: „Dringend Hilfe nötig". Der mécanicien principal de 2 classe Lestin, jüngster der an Bord kommandierten Ingenieure, meldete dem ältesten Offizier, es sei ihm unmöglich, an die in einem der unteren Decks befindlichen Flutventile zu gelangen; Gas und Qualm erfüllte bereits das Vorschiff, nach einzelnen Berichten versagte auch das elektrische Licht. Bei dem nochmaligen Versuch, den wiederholten Befehl auszuführen, fand der Ingenieur Lestin — ebenso wie zwei weitere Offiziere und eine Anzahl von Unteroffizieren und Gemeinen, die sich an dem Versuch beteiligten — den Tod. Die Flutung der achteren Munitionsräume soll dagegen ausgeführt worden sein. Von weiteren Maßnahmen zur Bekämpfung des Feuers wird nur das Klarlegen von Leinen auf dem Achterdeck, um

Digitized by Google

das Schiff gegebenenfalls mit dem Heck in den Wind zu drehen, erwähnt. Bei dem Fortschreiten der Feuersbrunst wurde einem Teil der nicht beschäftigten Leute anscheinend gestattet, in die von den übrigen Schiffen zur Hilfe gesandten Boote zu gehen. Um 5 Uhr 53 Minuten erfolgte eine furchtbare Detonation, durch die das völlig zerstörte Vorschiff vom Mittel- und Achterschiff getrennt wurde und unter Wasser verschwand. Der vordere 30,5 cm-Turm wurde ebenso wie die beiden vorderen 19,4 cm-Türme losgerissen und weit vom Schiff ins Wasser geschleudert. Die 30,5 cm-Kuppel wurde nahe der 150 m von der „Liberté" entfernt liegenden „République" gefunden. Auch der Fockmast wurde etwa 50 m weit ins Wasser geschleudert. Das Achterschiff steht, ebenfalls stark zerstört, auf 11 m Wassertiefe auf dem Grund. Im Mittelschiff ist das Panzerdeck mit den darüber liegenden Decks und Aufbauten sowie den mittleren 19,4 cm-Türmen in der Längsschiffsrichtung um 180° nach achtern umgeklappt und auf das Achterschiff geworfen.

Trümmer aller Art wurden mit großer Gewalt über die Reede, bis zu 2000 m Entfernung, geschleudert, die zu Hilfe geeilten Boote und die auf der Reede liegenden Schiffe mehr oder weniger schwer beschädigend. Von den Booten der „République" sanken vier, von denen der „Vérité" zwei, von „Démocratie" eins. Von den Schiffen wurde „République" am stärksten in Mitleidenschaft gezogen. Die beiden obersten Decks sind auf einer Fläche von 25 bis 30 qm vielfach durchlöchert; der mittlere Teil des Oberdecks ist nahe den Schornsteinen von einem Teil eines Bootskranes von 300 kg Gewicht durchbrochen. Backbord achtern ist in Höhe des hinteren 30,5 cm-Turmes die Bordwand von einer 37 t schweren Panzerplatte durchschlagen. An derselben Stelle ist eine Melinitgranate detoniert, wodurch eine bis unter die Wasserlinie reichende Bresche in der Bordwand verursacht wurde; durch den Luftdruck bei der Detonation der Granate wurde eine in der Nähe befindliche 6,5 cm-SK von ihrem Geschützstand gelöst. Die Reparaturdauer der „République" wird auf $2\frac{1}{2}$ Monate angegeben. Auf „Démocratie" wurde die achtere Brücke und die Offiziermesse durch schwere Eisenteile demoliert, so daß dies Schiff für einen Monat auf die Werft gehen muß; auf „Vérité" erlitten die Aufbauten leichtere Beschädigungen. Die zahlreichen im Hafen liegenden Trümmer gefährdeten bei dessen geringer Tiefe (10 bis 11 m) die Schiffahrt. Linienschiff „Jauréguiberry" wurde durch sie beim Einlaufen am Schiffsboden beschädigt.

Die im Verhältnis zur „Jéna"-Katastrophe viel stärker konzentrierte Wirkung und daher größere Gewalt der „Liberté"-Explosion wird dadurch erklärt, daß „Jéna" nach allen Seiten völlig frei im Trockendock lag, während auf „Liberté" der unten und an den Seiten des Schiffes vorhandene Wasserwiderstand die Hauptwirkung der Explosion in der Richtung nach oben eintreten ließ.

Die Zahl der infolge der Katastrophe Getöteten und Vermißten — insgesamt 210 — sowie der Verwundeten — 136 schwer, 48 leicht — setzt sich wie folgt zusammen:

„Liberté": 143 Tote oder Vermißte (davon 3 Offiziere, 2 Offizieranwärter), 91 Verwundete (davon 3 Offiziere, 1 Offizieranwärter).

II. Geschwader: 41 Tote oder Vermißte, 37 schwer, 48 leicht Verwundete.

III. Geschwader: 26 Tote oder Vermißte, 8 Verwundete.

Digitized by Google

Die Ursache der Katastrophe.

Mit der Feststellung der Ursachen der Katastrophe ist eine Kommission unter dem Vorsitz des Kontreadmirals Gaschard, bisher Zweiten Admirals im II. Geschwader, beauftragt, zu der außerdem vier Seeoffiziere — darunter der Geschwader-Artillerieoffizier und der schon bei der Untersuchung der „Jéna"-Katastrophe beteiligt gewesene Kommandant der „Justice", Kapitän Schwérer —, ein höherer Artillerieingenieur und der Schiffbaudirektor Chefingenieur Louis kommandiert sind.

Als mögliche Ursachen der Explosion werden in der Fachpresse 1. Kurzschluß in einer Munitionskammer, 2. fahrlässige oder böswillige Brandstiftung in einer Munitionskammer oder in einem benachbarten Raume und 3. selbständige Entzündung des Pulvers B infolge Zersetzung angegeben.

1. Kurzschluß. Die Annahme, daß in einer Munitionskammer infolge Kurzschlusses in der elektrischen Leitung Feuer ausgebrochen sein könne, wird allgemein als nicht zutreffend bezeichnet; energisch wird sie unter anderem von Vizeadmiral Germinet zurückgewiesen, der erklärt, daß auf Grund eines Ministerialerlasses vom Jahre 1907 auf allen Schiffen die Installation der elektrischen Leitungen in den Munitionskammern in der Weise geändert sei, daß die Entstehung eines Brandes durch Kurzschluß in den Kammern ausgeschlossen sei.

2. Fahrlässige oder böswillige Brandstiftung. Die ersten Nachrichten über die Explosion lauteten vielfach dahin, daß in einem den Munitionskammern benachbarten Raume Feuer ausgebrochen und dadurch später die Erhitzung der Kammern hervorgerufen sei. Diese Auffassung wird in späteren Berichten als durchaus unzutreffend erklärt; es wird mit Bestimmtheit behauptet, daß ein Brand in einem Raume außerhalb der Munitionskammern, der den Anlaß zu den Explosionen gegeben haben könnte, überhaupt nicht stattgefunden hat. Dagegen, daß in einer der Munitionskammern durch Fahrlässigkeit des in der Kammer arbeitenden Personals Feuer entstanden wäre, spricht der Zeitpunkt der Explosion kurz nach dem Wecken, zu der Arbeiten in den Kammern nicht vorzunehmen waren. In „Le Yacht" meint H. Bervay allerdings, zu dieser Zeit könnten die Vorleute der Kammern die Temperatur in diesen festgestellt oder die Ventilation angestellt haben, und dabei hätte bei unvorsichtigem Umgehen mit einem Licht oder infolge Entzündung in der Kammer vorhandener Gase durch ein Licht wohl ein Brand entstehen können. Irgendein Anhalt für die Wahrscheinlichkeit dieser Annahme ist aber nicht vorhanden.

Über die Möglichkeit böswilliger Brandstiftung werden verschiedentlich Vermutungen geäußert. „Le Yacht" sagt in dieser Beziehung: „L'équipage de l'Jéna (comme, du reste, malheureusement celui de tous nos bâtiments de guerre) comptait quelques individus dont il y avait lieu de se méfier comme capables de tous les crimes." — Im „Ouest-Eclair" wird der Brief eines früheren Unteroffiziers der „Liberté" veröffentlicht, in dem dieser mitteilt, die Disziplin auf dem Schiffe sei sehr mangelhaft gewesen; es seien dort wiederholt Zettel gefunden worden, in denen gedroht wurde, die „Liberté" oder den Kommandanten des Schiffes in die Luft zu sprengen. Trotz Überhandnehmens der Vergehen gegen die Disziplin seien die schlechten Elemente immer nur sehr milde bestraft. Gegen die

Digitized by Google

Richtigkeit dieser Mitteilungen protestiert in der Presse der Kommandant Jaurès unter Hinweis darauf, daß die Katastrophe während seiner Beurlaubung stattgefunden habe. Bezeichnenderweise fügt „Temps" hinzu, auf der „Jéna" sei der Verdacht der böswilligen Brandstiftung begründeter gewesen; hier seien wiederholt Drohungen gegen einen Offizier des Schiffes ausgesprochen worden; auch habe die Explosion hier im Gegensatz zu der auf „Liberté" im Achterschiff, also unter den Offiziersräumen, stattgefunden. Auf „Liberté" sei böswillige Brandstiftung auch deshalb nicht wahrscheinlich, weil es den Tätern schwer geworden sein würde, rechtzeitig das auf der Reede liegende Schiff zu verlassen, um sich zu retten. — Demgegenüber wird festgestellt, daß von einigen Schiffen der Flotte aus am 25. September gegen 5 Uhr früh zwei Schwimmer auf der Reede beobachtet seien, die aus der Richtung der „Liberté" her zu kommen schienen und ein anscheinend mit Fischen beschäftigtes Boot bestiegen, das sich dann schnell entfernte. Unmittelbar nach der Katastrophe sollen ferner in einem Restaurant am Hafen drei Matrosen der „Liberté" gesehen worden sein, die kurz vorher mit einem Boot gelandet waren. —

Die Möglichkeit böswilliger Brandstiftung ist von der Kommission zum Gegenstand einer besonderen Untersuchung gemacht. In der Presse wird sie im allgemeinen unter Hinweis auf die Ungeheuerlichkeit einer solchen Tat als unwahrscheinlich zurückgewiesen.

3. Selbstentzündung des Pulvers B. Bevor im einzelnen auf die Gründe eingegangen wird, die für oder wider die Wahrscheinlichkeit der Selbstentzündung des Pulvers B sprechen, seien kurz die Vorgänge bezüglich der Pulverfrage in der französischen Marine zusammengefaßt. Die französische Flotte verwendet im Gegensatz zu den meisten übrigen Marinen — außer der russischen und amerikanischen — reine Nitrozellulose-Pulver, die weniger lagerbeständig als die Nitroglyzerin-Pulver sowie gegenüber hohen Temperaturen und Änderungen des Feuchtigkeitsgehaltes der Luft empfindlicher als jene sind: Infolge der Verwendung flüchtiger Gelatinierungsmittel (Äther, Alkohol) bei ihrer Herstellung werden diese Pulver allmählich trockener, also offensiver, ändern somit ihre ballistischen Eigenschaften; bei Einwirkung von Feuchtigkeit und Hitze neigen sie zur Zersetzung und Selbstentzündung. Bei Aufbewahrung der Nitrozellulose-Pulver in abgeschlossenem, nicht ventiliertem Raum sammeln sich bei fortschreitender Zersetzung die durch diese erzeugten entzündlichen Gase in dem Raume an. Das Nitrozellulose-Pulver gibt schließlich — mehr als die sauerstoffreichen Nitroglyzerin-Pulver — zu Nachflammern Anlaß, da der Kohlenstoff nicht völlig zu Kohlensäure, sondern mehr oder weniger zu Kohlenoxydgas verbrennt. — Als Vorzug des Nitrozellulose-Pulvers wird auf der andern Seite die geringere Abnutzung der Rohre infolge der niedrigeren Verbrennungstemperatur angegeben.

Seit 1898 sind in der französischen Marine die sogenannten AM-Pulver in Gebrauch, die als Stabilisator 8 Prozent alcool amylique enthalten, und nach dem Jahre 1907 gelangte eine neue Sorte dieses rauchschwachen Pulvers — AM 8 — zur Einführung, das durch einen besonderen Prozeß haltbarer und ballistisch stabiler gemacht sein soll, als es die früheren Sorten des Pulvers B waren. Neuerdings soll dem Pulver diphénylamile zugesetzt werden, das als Stabilisator dem alcool amylique weit überlegen sein und vor allem jede Veränderung des Pulvers sofort anzeigen soll,

Digitized by Google

da es bei Eintritt einer solchen die Farbe verändert. Doch ist die Herstellung der neuen Pulversorte erst Ende 1910 begonnen, die ersten Lose sind im September 1911 abgeliefert. — Alle Pulver B-Sorten brennen bekanntlich bei Berührung mit offener Flamme ohne Detonation ab; sie detonieren nur, falls eine an der Kartusche angebrachte Schwarzpulverzündladung zur Explosion gebracht wird. Bei dem Modellversuch in Gâvres (vgl. Oktoberheft 1907, S. 1170) brannte die Kartusche ab, sobald sie an dem freien vorderen Ende angezündet wurde; sie detonierte, wenn Feuer an die Zündladung gelegt wurde.

Die „Jéna"-Katastrophe, die man allgemein der Selbstentzündung des Pulvers B zuschrieb, hatte, kurz zusammengefaßt, folgende Verordnungen bezüglich der Behandlung des Pulvers zur Folge: 1. Schwarzpulver soll nur noch für Salutmunition, Raketen und Nebelsignale an Bord verbleiben; es muß getrennt vom Pulver B in besonderer Kammer verwahrt werden. Die Schwarzpulverzündladungen der Pulver B-Kartuschen sollen in Metallhülsen untergebracht werden, die voraussichtlich getrennt von den Kartuschen aufbewahrt werden und erst vor dem Gebrauch angebracht werden sollen. 2. Die Temperatur der Munitionskammern ist durch Einbau von Kühlvorrichtungen unter 25° C zu halten. 3. Als Gefechtsmunition ist nur neues Pulver an Bord zu geben; aufgefrischtes (radoubée) Pulver ist nur für Schießübungen zu liefern, es muß innerhalb einer bestimmten Zeit (gewöhnlich 3 Monate) aufgebraucht werden. Nach einer Nachricht in „Vie Maritime" hätte der Minister Thomson den Gebrauch aufgefrischten Pulvers gänzlich verboten. — Bald nach dem „Jéna"-Unfall wurde schließlich auf Grund der Ergebnisse der Beschießung der „Jéna" der Ersatz der Schwarzpulversprengladung in den Granaten durch Melinitladung angeordnet.

Gegenüber diesen nach der „Jéna"-Katastrophe beabsichtigten Maßnahmen ist aus den verschiedenen Berichten bezüglich ihrer Durchführung Folgendes festzustellen:

1. Die Temperatur in den Munitionskammern der „Liberté" stieg im Laufe des Sommers wiederholt bis auf 30 bis 34° C.

2. Vielfach wurde für Übungszwecke älteres, aufgefrischtes Pulver an Bord gegeben mit dem Vermerk „à consommer en trois mois", das durch grüne Papierstreifen als aufzubrauchendes Pulver gekennzeichnet war, das indessen häufig länger als 3 Monate an Bord verblieb. Auch für die Kartuschen der leichten Artillerie in Metallpatronen wurde aufgefrischtes Pulver verwandt. Auf „Liberté" und auf den anderen Schiffen befand sich Pulver aus dem Jahre 1899 in 4,7 cm-Patronen, und eine gewisse Pulverlieferung für 6,5 cm-Kartuschen war als „absolument défectueux" bekannt.

3. Die Schwarzpulverzündladung wurde allem Anschein nach nicht von den Kartuschen getrennt aufbewahrt (vgl. S. 1447).

4. Geschosse mit Schwarzpulverladung befanden sich noch an Bord, und zwar sowohl bei den leichten Kalibern (4,7 bis 10 cm), bei denen in der Granatpatrone auf diese Weise also Schwarzpulver und — teilweise aufgefrischtes — Pulver B unmittelbar benachbart waren, als auch unter den Panzergranaten; denn vom II. Geschwader wird berichtet, daß es Anfang Oktober Schwarzpulverpanzergranaten gegen solche mit Melinitfüllung austauschte.

Digitized by Google

5. Von den Seeoffizieren wurde seit langem die Anbordgabe von Pulverlieferungen nur jüngeren Datums und die Einführung eines neuen Stabilisators, wie er schon bei der Armeemunition in Gebrauch war, verlangt. Der Service des poudres et salpètres sträubte sich indessen 3 Jahre gegen die Einführung des diphénylamile; ebenso hielten die Artillerie-Ingenieure die Anbordgabe nur jüngerer Pulversorten und die Aufgabe des Auffrischens aus ökonomischen Gründen nicht für angängig.

6. Als besonders gefährlicher Gebrauch wird in der Presse bezeichnet, daß bisher die Munition der mittleren und leichten Artillerie, die beim Schießen einmal in das Geschütz eingeführt war, entladen und in die Kammer zurückgebracht werden durfte, während für die schwere Artillerie ein Entladen nicht gestattet war. Gegenüber diesem Brauch werden Bedenken dahin geäußert, daß infolge der Erhitzung in dem heißen Rohre die Zersetzung des Pulvers in den Kartuschen begünstigt werde und die in die Kammer zurückgebrachten Kartuschen eine Gefahr für die gesamte Munition darstellen.

Von den Urteilen von Fachleuten über die Ursachen der Explosion seien folgende als für die Beleuchtung der Verhältnisse besonders wesentlich angeführt:

Der Marineminister M. Delcassé erwähnt die Ergebnisse der regelmäßigen Untersuchung der Munition an Bord der „Liberté", um zu zeigen, daß alle notwendigen Vorsichtsmaßregeln getroffen seien. Die Revisionskommission habe erst kürzlich festgestellt, daß das Pulver ohne Gefahr noch mindestens 50 Monate an Bord verbleiben könne. Ferner berichtete der Kommandant der „Liberté" am 4. April 1911: „Die Marineverwaltung muß an Bord aller Schiffe die Maßregeln bezüglich der Aufbewahrung des Pulvers zur Durchführung bringen, die an Bord der „Liberté" ein so völlig befriedigendes Ergebnis gehabt haben." — In einem gegen Ende der Manöver erstatteten Bericht soll ausgesprochen sein, „die an Bord der 15 000 t-Schiffe beobachteten Temperaturen ließen die geplanten umfassenden Arbeiten zum Schutz der Munition als nicht erforderlich erscheinen". Welcher Art die Arbeiten sein sollten, ist nicht ersichtlich; wahrscheinlich handelt es sich um eine Erweiterung oder Abänderung der Kühlanlagen für die Munitionskammern.

Auf der andern Seite sprechen sich verschiedene Admirale und Fachleute für die Wahrscheinlichkeit der Selbstentzündung des Pulvers B aus. Mit voller Bestimmtheit äußert der Chef des II. Geschwaders, Vizeadmiral Bellue, seine Ansicht in dieser Richtung; er erklärt: „Das Pulver B und insbesondere eine bestimmte Pulverlieferung in den 6,5 cm-Patronen ist die bestimmte und einzige Ursache der Katastrophe. . . . Das Pulver B hat sich aus nicht festgestelltem Anlaß selbst entzündet. . . . Zwischen den ersten Explosionen und der Schlußkatastrophe sind 18 bis 19 Minuten verflossen, ebenso wie beim „Jéna"-Unfall und bei dem Modellversuch in Gâvres. . . . Es ist bekannt, daß die Entzündung der sich aus dem Pulver B entwickelnden Gase in einer abgeschlossenen Kammer die Temperatur auf eine außerordentliche Höhe treibt. Ebenso ist bekannt, daß 18 bis 19 Minuten genügen, um auf diese Weise die Geschosse so stark zu erhitzen, daß sie detonieren. Wir haben an Bord der Schiffe des Geschwaders eine als „absolument défectueux" zu bezeichnende Pulverlieferung in 6,5 cm-Kartuschhülsen, die man uns in kürzester Zeit aufzubrauchen empfahl. . . ."

Auch der Leiter der Flottenmanöver, Vizeadmiral Jauréguiberry, ebenso

Digitized by Google

wie der Marinepräfekt in Toulon, Vizeadmiral Marin-Darbel, erklärt, daß nach seiner Überzeugung nur die Selbstentzündung des Pulvers als Ursache der Explosion in Frage komme.

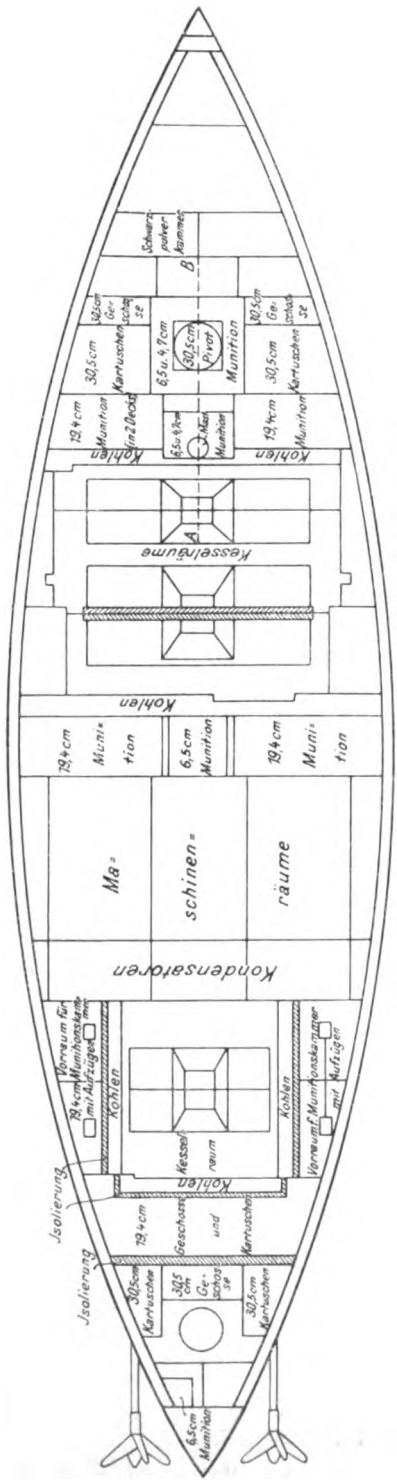
Ebenso hält der Chefingenieur Bertin es für wahrscheinlich, daß das Feuer durch Entzündung des Pulvers B entstanden und daß die Explosion eingetreten ist, als das Schwarzpulver von dem Feuer oder der Hitze erreicht wurde. M. Bertin weist dabei besonders auf das Vorhandensein der Schwarzpulverzündladung an den Kartuschen hin. Von Interesse ist schließlich ein Urteil des Chemikers Turpin, des Erfinders des Melinits, der erklärt, er habe bereits nach der „Jéna"-Explosion dem Ministerpräsidenten gegenüber geäußert, das Pulver B sei unzweifelhaft die Ursache der Katastrophe, und es werde infolge seiner Neigung zur Zersetzung stets eine Gefahr für die Schiffe bilden. Erst vor kurzem habe er dem Kriegsministerium ein anderes, zuverlässigeres Pulver angeboten. —

Nach den im vorstehenden dargestellten Vorgängen und Äußerungen wird es im Anschluß an die beigefügten Skizzen möglich, ein ungefähres Bild von dem Hergang bei der Katastrophe zu entwerfen. Zu den Skizzen sei erläuternd bemerkt, daß der Fockmast an der Achterkante der 4,7 cm- und 6,5 cm-Munitionskammer (Skizze 1 bis 3) mündet und selbst als Aufzug für die Munition der im Vormars aufgestellten 4,7 cm-SK dient; daß ferner von der über der mittleren 19,4 cm-Geschoß- und Kartuschkammer liegenden Zentrale ein Panzerschacht nach dem Kommandoturm führt (Skizze 3). Der Umstand, daß nach Schilderung aller Augenzeugen der Qualm zuerst aus dem Fockmast und Vormars, aus dem Kommandoturm und der Steuerbord vorderen 19,4 cm-Kasematte emporstieg, deutet darauf hin, daß der Brand seinen Ursprung in einem der in Skizze 3 im Querschnitt dargestellten Räume genommen hat; ob in einer 6,5 cm- und 4,7 cm- oder in einer 19,4 cm-Kammer, ist nicht mit Sicherheit zu behaupten; die Aussagen der Zeugen betreffend das Vorhandensein unzuverlässiger 6,5 cm-Munition würden für die Entstehung in dem Raume für die Munition der leichten Artillerie sprechen, während die neuerdings befohlene Ausschiffung der gesamten aus den auf der „Liberté" vorhanden gewesenen Pulverlieferungen hergestellten 19,4 cm-Kartuschen (vgl. S. 1449) darauf hinzudeuten scheint, daß man die Steuerbord 19,4 cm-Kammer für den Ausgangspunkt des Brandes hält. Es erfolgte wahrscheinlich zunächst in einer Kartusche Selbstentzündung des Pulvers B, das ohne Detonation abbrannte, es wurden sodann die Zündladungen einzelner benachbarter Kartuschen vom Feuer ergriffen, die die zu Anfang der Katastrophe (5 Uhr 35 Min.) gehörten schwächeren Detonationen und eine Ausbreitung des Brandes auf die benachbarten Räume zur Folge hatten. Die dadurch verursachte Erhitzung der gesamten Räume bewirkte sodann nach 18 bis 19 Minuten — wie bei dem Modellversuch in Gâvres*) — die Detonation der Geschosse und die Explosion sämtlicher benachbarten Kammern. — Nach der Skizze 1 ist die Schwarzpulverkammer durch einen Vorratsraum von den übrigen Munitionskammern getrennt; ob die Erhitzung infolge des Brandes so stark gewesen ist, daß das Feuer sich der Schwarzpulverkammer mitteilen konnte, wird sich kaum aufklären lassen.

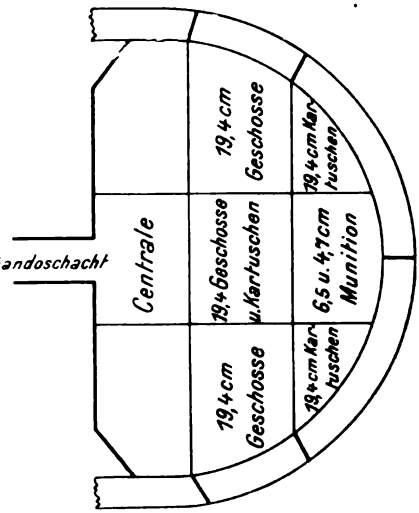
*) Zum besseren Verständnis der Vorgänge sei empfohlen, den Bericht über den Vorgang bei dem Modellversuch in Gâvres (Oktoberheft 1907, S. 1170) nachzulesen.

Digitized by Google

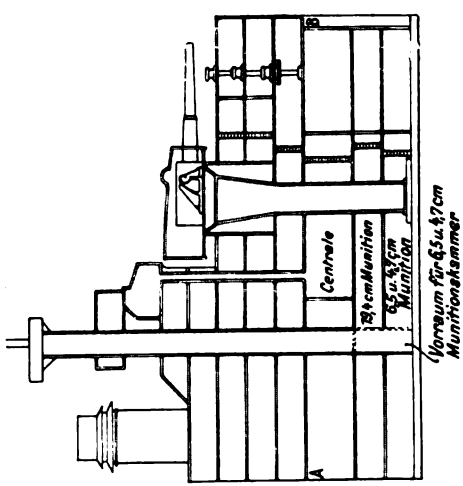
Skizze 1.



Skizze 3.



Skizze 2.



Digitized by Google

Maßnahmen zur Verhütung weiterer Katastrophen.

Die erste durchgreifende Maßnahme zur Verhütung weiteren Unheils wurde vom Chef des II. Geschwaders, Vizeadmiral Bellue, ergriffen, der auf eigene Verantwortung von den Schiffen seines Verbandes sofort sämtliches vor 1902 geliefertes Pulver sowie die gesamte Übungsmunition ausschiffen ließ. Der Marineminister billigte diese Maßregel und dehnte sie auf die übrigen Verbände und die Artillerieschuldivision aus. Der Chef des außerhalb Toulons befindlichen 1. Geschwaders, das infolge der Gefährdung der Schiffahrt durch die auf dem Grunde der Reede liegenden Trümmer der „Liberté" bis Mitte Oktober nicht nach Toulon zurückkehren konnte, ließ die verdächtige 4,7 cm-Munition in kleinen Gruppen auf geschützte Plätze in den oberen Decks verteilen, um bei Eintritt einer Explosion deren Umfang zu beschränken.

M. Delcassé hat weiter verfügt, daß in Zukunft eine einmal in ein Geschütz eingeführte Pulverladung nicht in die Munitionskammer zurückgebracht werden darf, während dies früher in gewissen Fällen, z. B. bei Versagern, gestattet war (vgl. S. 1446). Am durchgreifendsten ist der Erlaß des Marineministers, der die zulässige Einschiffungsdauer neu gefertigten Pulvers auf vier Jahre festsetzt, so daß nunmehr die Vonbordgabe aller vor 1908 gelieferten Pulversorten erfolgt. Außerdem werden sämtliche aus dem Pulver BM 13 gefertigten Kartuschen ausgeschifft, soweit sie aus den auf „Liberté" in den 19,4 cm-Kammern vorhanden gewesenen Lieferungen herstammen, nämlich aus den Losen 1/07 PB (Pont de Buis), 2/06 PB, 7/06 PB und 9/06 PB; dies Pulver soll Korn für Korn untersucht werden. — Daß ein großer Teil des ausgeschifften Pulvers unmittelbar vernichtet wird, geht daraus hervor, daß die Hafenverwaltung von Toulon angewiesen ist, 71 t Pulver in tiefem Wasser zu versenken.

Bezüglich der Handhabung des Dienstes an Bord ist angeordnet, daß in Zukunft stets ein Stabsoffizier (officier supérieur), der für die Kommandoführung verantwortlich ist, an Bord zu bleiben hat. Um die Durchführung dieser Verfügung zu ermöglichen, ist die Kommandierung eines zweiten Fregattenkapitäns an Bord aller Schiffe von 9000 t aufwärts geplant, wie sie für die „Danton"-Klasse schon vorgesehen war. — Die Untersuchungskommission hat sich unter anderem damit befaßt, festzustellen, ob die Übergabe des Kommandos von dem beurlaubten Kommandanten an den I. Offizier ordnungsmäßig erfolgt ist, ob dieser beim Vonbordgehen die I. Offiziersgeschäfte vorschriftsmäßig an einen Stellvertreter übergeben hat und ob dieser Stellvertreter sich zur Zeit der Katastrophe an Bord befand.

Schließlich ist durch Dekret des Präsidenten eine commission des poudres de guerre beim Kriegs- und Marineministerium zum Studium folgender Punkte eingesetzt: Verbesserung der Herstellungsarten der Pulver, Schaffung einer Kontrolle der Fabrikation durch Vertreter des Heeres und der Marine, Festsetzung der bei der Abnahme vorzunehmenden Proben, Aufbewahrung der Pulver in den Magazinen an Bord und an Land, Sicherstellung einer wirksamen Überwachung. Mitglieder der Kommission sind vor allem Leute der Praxis, darunter 3 Armeeoffiziere, 2 Marineoffiziere (Kapitän zur See Schwérer und Artilleriechefingenieur Bourgoin), 2 technische Vertreter der staatlichen Pulverfabrikation (ingénieurs des poudres et salpêtres), 2 Vertreter der Privatindustrie. Die Pulverfabriken von Sevran-Livry und von Le

Digitized by Google

Bouchet sowie die Pulver-Abnahmekommission haben Anweisung erhalten, alle von der Kommission für erforderlich gehaltenen Versuche auszuführen. — Die 1907 nach der „Jéna"-Katastrophe eingesetzte commission d'études des poudres de guerre hat die Pulverfrage mehr von der wissenschaftlichen als von der praktischen Seite behandelt. Ihr Schlußbericht wird übrigens erst Ende 1911 vorgelegt werden.

Naturgemäß werden von den verschiedensten Seiten Vorschläge zur Verbesserung der Fluteinrichtungen an Bord der Schiffe gemacht; so wird z. B. eine Einrichtung in Vorschlag gebracht, die selbsttätig die Flutung der Munitionskammer bewirkt, sobald in dieser die Temperatur eine bestimmte Höhe erreicht hat. – Bei Versuchen, die nach der Katastrophe auf „Justice" angestellt wurden, konnte die Flutung einer Kammer in zehn Minuten durchgeführt werden, während acht Minuten die vorgeschriebene Zeit darstellen. Auf „Patrie", auf der übrigens ungefähr zu gleicher Zeit wie auf „Liberté" Feuer ausgebrochen sein soll, arbeitete die Fluteinrichtung nur sehr mangelhaft, so daß sofortige Reparaturen sich als notwendig erwiesen. In der Fachpresse wird betont, daß zur Flutung einer Gruppe von Munitionskammern etwa neun Ventile, jedes mit 15 bis 20 Umdrehungen des Schlüssels, zu öffnen seien, und daß jedes Ventil nur von einer Stelle aus, und zwar in den unteren Decks, zugänglich sei; die Flutung jeder Gruppe von Munitionskammern müsse von zwei Stellen im Vor- und Achterschiff aus, und zwar in einem der oberen Decks, möglich sein. Ferner wird darauf hingewiesen, daß die Fluteinrichtung auf „Liberté" nichts an dem Ausgang der Katastrophe hätte ändern können, auch wenn es gelungen wäre, die Ventile zu öffnen. Denn das Wasser würde niemals in einen geschlossenen Raum einströmen, der infolge der sich in ihm entwickelnden Gase unter Druck stehe; auch würden die Rohre und Ventile der Fluteinrichtung in einer Kammer, in der bereits Feuer ausgebrochen sei, sofort unbrauchbar. Die Fluteinrichtung, wie sie zur Zeit beschaffen, sei daher nur wirksam, wenn es sich darum handle, Kammern unter Wasser zu setzen, in deren Nähe Feuersgefahr bestehe. In eine brennende Kammer könne man vielleicht, wie es in der amerikanischen Marine geschehe, durch die Munitionsaufzüge Wasser in größerer Menge einlassen. —

Ehe in eine Besprechung der in der Presse gelegentlich der Katastrophe mitgeteilten Zustände in der französischen Marine eingetreten wird, muß das Erscheinen des offiziellen Berichtes*) der Untersuchungskommission abgewartet werden. Es sei hier nur zum Schluß bemerkt, daß — nach den Presseberichten zu urteilen — eine wesentliche Änderung der in dem Senatsbericht über die „Jéna"-Katastrophe geschilderten Zustände hinsichtlich des Zusammenwirkens der verschiedenen Personal-Korps in der französischen Marine allem Anschein nach noch nicht eingetreten ist, so daß das in dem Bericht über die Ergebnisse des „Jéna"-Unfalles**) Gesagte noch heute in fast vollem Umfange zutreffend sein dürfte.

*) Der Bericht ist Ende Oktober erschienen; seine Ausführungen über die Ursachen der Katastrophe decken sich anscheinend im wesentlichen mit dem hier Gesagten.

**) Oktoberheft 1907, S. 1171 bis 1174.

Rdr.

Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Zu dem Artikel: „Die Luftschiffe".

Zu der im Augustheft der „Marine-Rundschau" enthaltenen Kritik über meinen Aufsatz obigen Themas (siehe „Marine-Rundschau", Mai 1911) erlaube ich mir kurz Nachstehendes zu bemerken. Meine Ausführungen stützen sich auf die persönlichen Erfahrungen, die ich als Fahringenieur der Motorluftschiff-Abteilung des Königl. Preuß. Luftschiffer-Bataillons durch Fahrten (besonders im Kölner Herbstmanöver 1909) mit den im Dienst der Militärbehörde befindlichen Schiffen des „M"-, „P"-, „Z"-Typs gemacht habe, und weiter auf eine solche, die ich durch meine Teilnahme an den Konstruktionen der Militärluftschiffe „M III" und besonders „M IV", des neuesten im Luftschiffer-Bataillon erbauten halbstarren Schiffes, erworben habe. Ich führe dies an, da der Herr Kritiker eingangs seiner Ausführungen die Vermutung ausspricht, daß meine Kenntnis der Materie sich weniger auf Erfahrung bezüglich des „M"- und „P"-Typs bezieht, sondern mehr oder weniger ausschließlich auf das „Z"-Schiff beschränkt, was mich insofern in Erstaunen setzt, als meine auf S. 614 bis 616 gemachten, sicherlich in keinem Fachblatt zu findenden Angaben über den Werdegang des „M"-Typs doch wohl eine genaue Sachkenntnis voraussetzen.

Auf S. 1011 glaubt der Herr Verfasser mir eine sachliche Unrichtigkeit nachweisen zu müssen. Nun — die Luftballonets dienen nach wie vor neben der Prallhaltung der Höhenänderung auf dynamischem Wege.

Die Wassersteuerung, die ich ja übrigens auf S. 615, Mitte, beschrieben habe, ist ein guter und vor allem bequemer Ersatz für die Ballonet-Höhensteuerung — jedoch nur bei gutem Funktionieren der ersteren, d. h. also, wenn Pumpe und Wasser- bzw. Luftrohrleitungen völlig intakt sind. Leider ist nach dem Unglück von „M III" im Kaisermanöver nicht bekannt geworden, warum es dem Führer von „M III" nicht gelang, das Schiff, dessen Ballonetanlage durch Reißen des Ventilatorantriebseiles außer Tätigkeit gesetzt wurde, zur dynamischen Höhenänderung vermittels der Wassersteuerung zu bringen. Vermutlich lag auch hier ein Defekt vor. — Das bei „M IV" angebrachte, nach Art der Aeroplanflächen gekrümmte Flächenhöhensteuer kommt doch nur beim in Fahrt befindlichen Schiff in Betracht (auch hierüber siehe S. 615, Mitte, meines Aufsatzes). — Über die Betriebssicherheit des Ballonetbetriebes ließe sich ja viel diskutieren, ich gehe darauf nicht weiter ein, möchte jedoch bemerken, daß der Handbetrieb des Ventilators im Falle der Notwendigkeit, plötzliche Einflüsse, wie aufsteigende Strömungen usw., dynamisch zu parieren, einen gänzlich ungenügenden Ersatz für den Maschinenbetrieb darstellt, da er nicht in der Lage ist, die in einem solchen Moment für ein Ballonet nötige Luftmenge zu schaffen.

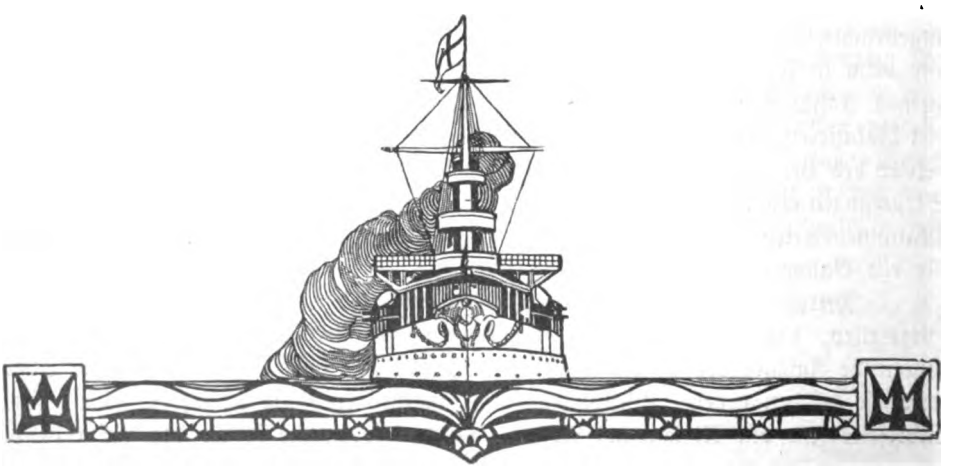
Weiter — S. 1013, betreffend Verhalten bei großem Gasverlust — wäre mitzuteilen, daß der Träger beim halbstarren Schiff seine ihm in diesem Falle zukommende Aufgabe des „Informhaltens" des Schiffes nur mäßig erfüllt, wie einerseits die bei den neuen „M"-Konstruktionen angeordnete Aufhängung der Gondel und anderseits jene mit Notlandung bei Marienfelde verbundene Fahrt des „M III" im

Digitized by Google

Sommer 1910, wo das auf das Horizontalruder schlaff herabhängende Hinterteil der Hülle den Gebrauch des Ruders einfach unmöglich machte, zur Evidenz beweist. Der Herr Kritiker wird sich hierüber sowie über die Abnutzung der Hüllen an maßgebender Stelle orientieren können. Betreffs des Einflusses der Außentemperatur sei nur auf den Umstand, daß man über Fahrten von Ballonetschiffen in diesem tropischen Sommer recht wenig, von Fahrten der starren Schiffe recht viel hörte, hingewiesen. Leider ist auch über den Verbrauch an Wasserstoffgas der einige Tage während der Kaisermanöver im Betrieb gewesenen „M"-Schiffe nichts bekannt geworden.

Was endlich die Verluste an „Z"-Schiffen im Gegensatz zu denen der anderen Typen betrifft, so weise ich darauf hin, daß die bedeutenderen Fahrten der „P"-Schiffe beinahe ausschließlich von ein und demselben erprobten, im Frei- und Motorballonwesen äußerst erfahrenen Aeronauten ausgeführt wurden, die halbstarren Militärluftschiffe überhaupt nie Fahrten bei nicht ganz einwandfreiem Wetter unternehmen, während „Z"-Schiffe zur Erprobung ihrer Konstruktion im Laufe der letzten Jahre in verschiedenen Händen Fahrten bei teilweise recht ungünstigen Witterungs- und Windverhältnissen unternommen haben.

M. Erhardt.



Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die Hochseeflotte befindet sich in der Ausbildung der im Oktober eingestellten Rekruten und hat nebenher den Austausch verschiedener Schiffe aus Gründen der Schiffsverjüngung beendet. Sie umfaßt seit dem 1. Oktober 17 Linienschiffe, und zwar: Das Flaggschiff „Deutschland"; das I. Geschwader: „Ostfriesland", „Thüringen", „Helgoland", „Westfalen", „Nassau", „Rheinland", „Posen" und „Elsaß"; letztere ist an Stelle von „Schlesien", die in das II. Geschwader übergegangen ist, in den Verband des I. Geschwaders eingetreten. Das I. Geschwader ist also nunmehr fast völlig homogen aus den neuesten Schiffen zusammengesetzt. Der Ersatz der „Elsaß" durch ein neueres Schiff ist in Vorbereitung. Das II. Geschwader umfaßt die Linienschiffe aus der „Vor-Dreadnought"-Zeit: „Preußen", „Hannover", „Schlesien", „Schleswig-Holstein", „Lothringen", „Braunschweig", „Hessen" und „Pommern". — Bei den Aufklärungsschiffen ist der neue Große Kreuzer „Moltke" für den „Blücher" eingestellt sowie der außer Dienst gestellte Kleine Kreuzer „Lübeck" gegen „Cöln" ausgewechselt, die am 10. Oktober aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen wurde. Mit „Lübeck" ist zum ersten Male ein Turbinenkreuzer nach seiner ersten Indiensthaltungsperiode aus der Flotte ausgeschieden. „Lübeck" war der erste mit Turbinenanlage ausgerüstete Kreuzer und ist $6^1/_2$ Jahre in Dienst gewesen. — Gleichfalls hat das Stammschiff der Reservedivision der Nordsee, das Linienschiff „Brandenburg", in Wilhelmshaven außer Dienst gestellt. An seine Stelle ist „Wittelsbach" getreten, so daß nunmehr unter Ausschaltung der veralteten „Brandenburg"-Klasse in der Nordsee die Reservedivision aus den Schiffen der „Wittelsbach"-Klasse bestehen wird. — Aus den Minensuchdivisionen sind die kleinen Torpedoboote der Serien T 10 bis T 30 gänzlich ausgeschieden und die Divisionen aus den Nummern T 31 bis T 57 zusammengesetzt.

Kohlenübernahme. Die Linienschiffe „Pommern" und „Hessen" haben bei einer Kohlenübernahme nach den Herbstmanövern Leistungen erzielt, wie sie bisher von beiden Schiffen seit ihrer Indienststellung nicht erreicht wurden, und dafür durch Geschwadertagesbefehl Belobigungen erhalten.

Probefahrtsgeschwindigkeiten. „Helgoland" hat eine Höchstgeschwindigkeit von 22 kn erreicht. Damit ist „Helgoland" das bisher schnellste Linienschiff der Hochseeflotte. „Thüringen" erreichte 21,1 kn, „Ostfriesland" 21,3 kn.

Der Kleine Kreuzer „Cöln" erreichte nach seiner Abnahmeprobefahrt 27 kn Geschwindigkeit.

— Das Kreuzergeschwader hatte nach Beendigung der mehrmonatigen Sommerreise zunächst mit sämtlichen 5 Kreuzern seines Verbandes Aufenthalt in Tsingtau genommen, um bis zur zweiten Novemberhälfte den mit dem Postdampfer „Roon" von Hamburg abgegangenen Fähnrichstransport mit den neuen Kommandanten und Offizieren abzuwarten. Gleichzeitig sollte dieser mehrwöchige Aufenthalt in Tsingtau für Dockungen und Instandsetzungsarbeiten benutzt werden. Desgleichen haben die dem Kreuzergeschwader unterstellten Kanonenboote und Torpedoboote zu gleichem Zweck Tsingtau und Schanghai („Jaguar" und „Tiger") aufgesucht, so daß nur die drei Flußkanonenboote im Stationsdienst verblieben sind. „Tsingtau" ist im Hongkongbecken tätig, während „Vaterland" und „Otter" sich auf dem Oberlauf des Yangtse befinden.

Der Ausbruch der Revolution in China hat jedoch eine neue Verteilung der Schiffe des Kreuzergeschwaders nötig gemacht, und zwar hat „Gneisenau" mit

Digitized by Google

dem Geschwaderchef an Bord sich über Schanghai nach Nanking begeben, wohin auch der „Iltis“ und „S 90“ versegelt sind. „Scharnhorst“, „Emden“, „Taku“ und „Luchs“ bleiben vorerst noch in Tsingtau, „Nürnberg“ ist nach Schanghai gegangen. „Leipzig“, „Tiger“ und „Vaterland“ sind nach Hankau gesandt und haben dort zum Schutze der schwer bedrohten deutschen Niederlassung sofort Mannschaften landen müssen. „Jaguar“ ist von Schanghai über Futschau nach „Amoy“ gegangen, „Tsingtau“ von Canton nach Hongkong, „Otter“ liegt in Tschunking.

Hilfeleistung. „Luchs“ hat auf seiner letzten Fahrt in Schanghai die vier Mann starke Besatzung einer in schwerem Sturm wrack gewordenen chinesischen Dschunke eingebracht, die zu retten ihm gelungen war. — In Tsingtau brach in einem der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Schuppen ein Großfeuer aus, an dessen Löschung die Feuerpiketts der Garnison und von S. M. S. „Gneisenau“ hervorragenden Anteil nahmen.

Australische Station. „Condor“ hat auf der Tsingtauer Werft seine Grundreparatur beendet und den Befehl erhalten, über Japan nach der Südsee zurückzukehren, um von jetzt ab wieder den Stationsdienst dort gemeinsam mit „Cormoran“ auszuüben. Zum erstenmal hat bei dieser Gelegenheit ein Südseeschiff die Werftanlagen von Tsingtau in Anspruch genommen, und es sind hierdurch erhebliche Kosten erspart worden, denn die Instandsetzungen unserer Südseekreuzer wurden durch die Benutzung der Werften in Sydney oder Hongkong unverhältnismäßig verteuert, und nebenbei kam das hierfür ausgegebene Geld nicht dem deutschen Etat zugute. — „Condor“ ist von Kobe (Japan) nach den Bonin-Inseln und von dort am 14. Oktober nach Saipan auf den Mariannen weitergegangen. — „Cormoran“ hat auf den Fidji-Inseln Suva und Levuka besucht und ist Anfang Oktober in Apia angekommen. „Planet“ vermißt bei Matupi.

Ostafrikanische Station. „Seeadler“ hat am 4. Oktober Daressalam zu einer Rundreise im Schutzgebiet verlassen, während „Geier“ nach Aden unterwegs ist.

Westafrikanische Station. „Eber“ und „Berlin“ liegen umschichtig vor Agadir zur Wahrnehmung des Schutzes der deutschen Interessen und haben während des letzten Monats als Kohlen- und Poststation Las Palmas benutzt.

„Möwe“ ist von Swakopmund nach der Lüderitzbucht weitergegangen.

Amerikanische Station. „Bremen“ liegt in Newport-News und hat dort den Kommandanten gewechselt.

Mittelmeer. „Loreley“ liegt in Therapia.

Die Schulschiffe haben zum Teil ihre Mittelmeerfahrten aufgegeben und sind sämtlich über den Atlantischen Ozean in nordamerikanische oder westindische Häfen gegangen.

„Vineta“ hat Palma auf Mallorca verlassen, Las Palmas auf den Kanarischen Inseln und St. Vincent auf den Kapverden angelaufen und ist jetzt unterwegs nach Trinidad.

„Hansa“ besuchte Vigo und Horta auf Fayal (Azoren) und ist am 7. Oktober von dort nach Philadelphia in See gegangen.

„Hertha“ ist nach Anlaufen von Cadiz und Gibraltar zunächst nach den Kanarischen Inseln gegangen und hat in Las Palmas Kohlen ergänzt. Nach dem weiteren Anlaufen von Santa Cruz (Teneriffa) ist das Schiff am 19. Oktober nach Barbados in See gegangen.

„Victoria Louise“ hat von Havana aus einen dreiwöchigen Aufenthalt in Pensacola (Florida) genommen und ist am 21. Oktober nach Havana zurückgegangen.

— Ablösungstransporte. Reichspostdampfer „Gneisenau“ hat mit den vom Kreuzergeschwader abgelösten Offizieren und Mannschaften Tsingtau verlassen

Digitized by Google

und ist nach Schanghai in See gegangen. Der Fähnrichstransport ist auf Reichspostdampfer „Roon" am 5. Oktober von Hamburg über Antwerpen nach Ostasien gegangen. Reichspostdampfer „Bürgermeister" ist mit der Ablösungsmannschaft für „Eber" am 11. Oktober von Hamburg abgegangen.

— Neue Schiffsnamen. Se. Majestät der Kaiser hat an Se. Majestät den König von Sachsen gedrahtet, daß er für das Linienschiff „Ersatz Aegir" den Namen „König Albert" gewählt habe, „um den tapferen Heerführer aus der großen Zeit der Reichsgründung und sein erhabenes Haus besonders zu ehren". Ein ähnliches Telegramm erhielt Se. Königliche Hoheit der Prinzregent von Bayern mit der Benachrichtigung, daß das Linienschiff „Ersatz Odin" den Namen „Prinzregent Luitpold" erhalten solle.

— Stiftungen. Das Offizierkorps des Füsilier-Regiments General-Feldmarschall Graf Moltke (Schlesisches) Nr. 38 in Glatz stiftete für die Offiziersmesse S. M. S. „Moltke" eine Statuette des General-Feldmarschalls.

Die Gesellschaft für bildende Künste und vaterländische Altertümer zu Emden hat für die Mannschaftsbücherei S. M. S. „Ostfriesland" elf Abdrücke ihres Jahrbuches der Geschichte und Heimatskunde Ostfrieslands gestiftet.

Als Gegenleistung für die gastfreundliche Aufnahme, welche die Mannschaften S. M. S. „v. der Tann" im Seemannsheim in Portsmouth gefunden haben, soll diesem unter dem Namen „v. der Tann-Stiftung" eine Kammereinrichtung überwiesen werden.

— Rekruteneinstellung für Kiautschou. Anfang Oktober gelangten bei der Stammabteilung der Matrosenartillerie-Abteilung Kiautschou in Cuxhaven die diesjährigen Rekruten zur Einstellung. Nach erfolgter Ausbildung und Heimatsbeurlaubung verlassen die Mannschaften Anfang Januar Deutschland. Dieser Transport wird diesmal zum letztenmal von Wilhelmshaven abgehen. Der im April 1912 ankommende Rücktransport der in Kiautschou abgelösten Mannschaften usw. wird bereits nach Cuxhaven geleitet werden, da dann inzwischen die Verlegung des III. Stammseebataillons von Wilhelmshaven nach Cuxhaven erfolgt sein wird, womit dann die gesamten Stammformationen für unsere Kiautschoutruppen in Cuxhaven vereinigt sind.

— Suezkanal. Der Schiffsverkehr im Suezkanal gestaltete sich in den letzten beiden Jahren, wie folgt: Es steht obenan Großbritannien, im Jahre 1909 mit 2561 Schiffen und 9,59 Millionen Netto-Registertonnen, 1910 mit 2778 Schiffen und 10,4 Millionen Tonnen. An zweiter Stelle folgt Deutschland mit 602 Schiffen und 2,40 Millionen Tonnen bzw. 635 Schiffen und 2,56 Millionen Tonnen. Als drittgrößte Schiffszahl stellten die Niederlande 251 (250) Schiffe mit 800 983 Tonnen (854 561 im Jahre 1910) und als vierte Seemacht Frankreich 231 (240) Schiffe mit 801 107 bzw. 833 099 Tonnen. Die Suezkanal-Gesellschaft hat die Gebühren von 7,75 Frcs. auf 7,25 Frcs. vom 1. Januar 1911 ab ermäßigt, eine weitere Ermäßigung auf 6,75 Frcs. soll mit dem 1. Januar 1912 eintreten. — Die Klagen über die Höhe der Gebühren sind allgemein. U. a. hat die diesjährige britische Reichskonferenz die großbritannische Regierung aufgefordert, ihren Einfluß dahin geltend zu machen, eine wesentliche Ermäßigung dieser Gebühren herbeizuführen.

— Europas Seehäfen. Von besonderem Interesse ist an dieser Stelle ein Vergleich der Entwicklung der sieben bedeutendsten europäischen Seehäfen untereinander während der letzten zehn Jahre. An erster Stelle seit 1900 ist London stehen geblieben mit 18 631 000 Netto-Registertonnen gegen 15 553 000 im Jahre

Digitized by Google

1900; die Zunahme beträgt also rund 3,1 Millionen Netto-Registertonnen. An zweiter Stelle, statt an vierter im Jahre 1900, steht jetzt Hamburg mit 12 657 000 Tonnen (8 038 000 Tonnen), Zunahme 4,6 Millionen Tonnen. An dritter Stelle ist Liverpool geblieben mit 10,9 gegen 9,3 Millionen Tonnen. Die vierte Stelle behauptet jetzt Antwerpen mit 10 756 000 Tonnen (5 692 023), nach Abzug von 15 Prozent, wie üblich, zum Ausgleich der günstigen belgischen Vermessung. Antwerpens Zunahme beträgt also rund 5,2 Millionen Tonnen, sein Tonnagezuwachs übertrifft demnach noch den Hamburgs um rund 450 000 Tonnen, so daß Antwerpen hinsichtlich seines Wachstums an Tonnage an erster, Hamburg an zweiter Stelle steht. Stark zugenommen hat auch Rotterdam mit 4,3 Millionen Tonnen, gleichwohl konnte es mit insgesamt 10,7 gegen 6,3 Millionen Tonnen nur seine alte Stellung als fünfter Hafen behaupten. Cardiff ist mit nur 10,3 gegen 9,5 Millionen Tonnen von der zweiten auf die sechste Stelle gesunken und Marseille mit 9,4 gegen 6,2 Millionen Tonnen von der sechsten auf die letzte. Hamburg hat seit 1900 Cardiff und Liverpool an Schiffsverkehr überholt, Antwerpen überholte sogar drei Rivalen: Marseille, Rotterdam und Cardiff. Am hervorstechendsten ist hiernach in dieser Zusammenstellung der bedeutende Aufschwung Antwerpens, das selbst Liverpool hart auf den Fersen ist und mit Rotterdam sich scharf dem Hamburger Vorsprung nähert.

— Stapellauf von Kauffahrteischiffen. In Flensburg ist der für die Hamburg-Amerika-Linie bestimmte Frachtdampfer „Ostmark", ein Schiff von 8000 Tonnen Tragfähigkeit, vom Stapel gelaufen.

T. T.

England. Allgemeine Lage. Der Ausfall der Wahlen in Kanada brachte der bisherigen Landesregierung eine überraschende Niederlage und hat nicht nur bei den Imperialisten, sondern in ganz England lebhafte Befriedigung verursacht. Denn er bedeutet das Scheitern des geplanten Handelsabkommens mit Nordamerika, somit eine Abkehr von der zu den Vereinigten Staaten hinüberstrebenden Richtung und gleichzeitig ein Festhalten an den alten Beziehungen zum englischen Mutterlande, zum mindesten in wirtschaftlicher Hinsicht. Das Vorkommnis zeigt, wie der innere Zusammenhalt des britischen Reiches trotz mancher Sonderbestrebungen der einzelnen Teile — gerade Kanada schien bei manchen Gelegenheiten ausgeprägt seine eigenen Wege gehen zu wollen — nicht zu unterschätzen ist.

— Kolonialmarine. Die australische Marine erhielt auf Antrag der Regierung des Commonwealth vom König von England die Genehmigung zur Führung der Bezeichnung »Royal Australian Navy«.

Nach Mitteilungen des in Vancouver erscheinenden »Daily Province« hat die kanadische Marine mit großen Personalschwierigkeiten zu kämpfen. Besonders auf der pazifischen Station ist die Unzufriedenheit unter den Mannschaften groß; es ist sehr schwer, Ersatz zu bekommen, die Desertionen sind außerordentlich zahlreich, die englischen Instrukteure sind von ihrer Tätigkeit unbefriedigt und werden die erste Gelegenheit benutzen, wieder fortzugehen.

Die australischen Seestreitkräfte sollen in eine Ost- und eine West-Division gegliedert werden mit den Stationshäfen Sydney und Freemantle; als Stützpunkte zweiter Ordnung sind Thursday Island auf der einen, Port Darwin und Port Western auf der anderen Seite vorgesehen. Die Unterseebootsgruppen sollen auf alle größeren Häfen verteilt werden. Schulen werden in Sydney, Brisbane und Port Western errichtet werden.

Digitized by Google

— Personal. Die Deckoffiziere haben ihr übliches Jahresgesuch, den earnest appeal, an die Admiralität eingereicht. Sie erbitten darin vor allem, daß sämtliche Deckoffiziere, die ihren Zeugnissen nach zur Beförderung geeignet sind, ohne weiteres nach 15jähriger Dienstzeit in diesem Grade zum Oberdeckoffizier befördert werden. Bisher waren die Beförderungsverhältnisse in den verschiedenen Laufbahnen sehr ungleich; manche Deckoffiziere mußten ohne jedes eigene Verschulden 20 Jahre lang in ihrem Dienstgrade verbleiben, während jüngere Kameraden seit langem befördert waren. Hier wird Abhilfe gewünscht.

70 Mann sind jetzt der Hilfsminensuchdampfer-Sektion (trawler section) der Royal Naval Reserve in Hull beigetreten.

Mit größerer Feierlichkeit ist die im Admiralitätsgebäude eingerichtete, aus 50 000 Bänden bestehende Marinebibliothek mit Lesezimmer dem Gebrauch übergeben worden. Sir Inigo Thomas, der bisherige Ständige Sekretär und der Schöpfer dieser Einrichtung, ferner der Erste Lord der Admiralität und Admiral Sir Reginald Custance hielten dabei Ansprachen, in denen sie darauf hinwiesen, wie die Bibliothek einem mehr und mehr im Offizierkorps hervortretenden Bedürfnis entspräche. Früher hätte gerade der Seeoffizier sich mit der Praxis allein begnügen zu können geglaubt; wenn diese auch noch immer die Hauptsache bleibe, so sei doch in heutiger Zeit die Beschäftigung mit den Kriegswissenschaften und der Geschichte für eine höhere Berufsauffassung unentbehrlich.

Nach dem ärztlichen Jahresbericht für 1910 hat sich der Gesundheitszustand unter den Marinemannschaften im Vergleich zum Durchschnitt der letzten 5 Jahre verbessert.

— Schwimmende Streitkräfte. Die I. und II. Division der Heimatflotte hielten sich zu Anfang des Monats zu Schießübungen (siehe „Artillerie") im Moray Firth und Firth of Forth auf; auf einigen Schiffen wurde Gefechtsbesichtigung durch den Geschwaderchef abgehalten. Am 11. Oktober ging die II. Division südwärts in den Kanal; „Shannon", „Warrior", „Agamemnon", „Britannia" nahmen Minenübungen vor Torbay vor.

Die III. Division erledigte ihre battle practice vor Portland.

Die Atlantische Flotte ging am 4. Oktober über Arosa Bay nach Gibraltar in See. Die Mittelmeer-Flotte sammelte bei Ausbruch der Tripolis-Unruhen in Malta.

Der Kleine Kreuzer „Blanche" von der 1. Zerstörer-Flottille ist auf einen Felsen bei den Portland Skerries, zwischen Orkney und Caithneß, aufgelaufen. Er kam mit eigener Kraft wieder frei, war aber, besonders am Vorsteven, recht erheblich beschädigt und mußte ins Dock.

Die Zerstörer „Charger", „Dasher", „Hasty", „Teazer", „Snapper", „Zebra" sind aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden und sollen verkauft werden.

— Werften, Neubauten, technische Versuche. Die Admiralität hat von Privatwerften Angebote bis Ende Oktober eingefordert für den Bau von zwei Linienschiffen sowie für die Maschinenanlage (Parsons-Turbinen, Babcock-Wilcox- oder Yarrow-Kessel) von zwei weiteren Linienschiffen, die auf den Regierungswerften gebaut werden sollen, ferner für einen Panzerkreuzer des „Lion"-Typs. Die Linienschiffe sollen eine geringe Deplacementssteigerung gegenüber „King George V." aufweisen, außerdem soll eine Verbesserung der Torpedobootsabwehr-Artillerie in Aussicht genommen sein. Angebote sind weiterhin eingefordert worden für den Bau von drei Kreuzern eines verbesserten „Southampton"-Typs.

Das Linienschiff „King George V." ist am 9. Oktober in Portsmouth von Stapel gelaufen. Das Schiff erhält zehn 34,3 cm-Geschütze wie „Orion", als Torpedobootsabwehr-Artillerie 10,2 cm-SK in Panzerkasematten an Oberdeck, vorn 6,

Digitized by Google

achtern 2 Geschütze an jeder Seite, im ganzen also 16. Panzerstärken: Gürtel in der Wasserlinie auf etwa 60 Prozent der Schiffslänge 305 mm, daran nach oben anschließend 229 mm und bis zum Oberdeck 203 mm. Nach vorn und achtern bis beinahe auf die ganze Schiffslänge Panzer von 152 mm abwärts. Zwei Panzerdecks, davon das untere 51 mm. Nach »Hampshire Telegraph« erhält das Schiff Simpson-Panzer.

Bei den Probefahrten des „Orion" wurden folgende Ergebnisse erzielt:

	Umdrehungen	HP	Geschwindigkeit
30stündige Fahrt, 2/3 Maschinenkraft	298	18 960	19,5 kn
8stündige Volldampffahrt	346	27 600	21,02 »

Hervorgehoben wird das Fehlen jeglicher Erschütterungen des Schiffskörpers bei mittleren Fahrten. Anschießen der Geschütze siehe „Artillerie".

Die Admiralität hat einen Zweitakt-Dieselmotor, System de Carels, von 6000 PS bestellt, der auf einem schon vorhandenen Zweischraubenkreuzer an Stelle der einen Dampfmaschine eingebaut werden wird.

— Artillerie. Das Anschießen der Geschütze des „Orion" ist nach den amtlichen Berichten sehr zufriedenstellend verlaufen. Die schweren Geschütze sind einzeln mit voller Ladung in den äußersten Schußrichtungen abgefeuert worden; außerdem wurde eine Breitseitsalve sämtlicher schweren Geschütze abgegeben. Dabei sind auf den Aufbauten, besonders an den Booten, einige Beschädigungen hervorgerufen worden, der Schiffskörper soll jedoch dieser Beanspruchung gut standgehalten haben. Die von mehreren Blättern gebrachte Nachricht, die Unterbauten der 10,2 cm-SK hätten sich bei diesen Erprobungen der schweren Artillerie in bedenklicher Weise gelockert, wird von der »Times« für unzutreffend erklärt.

Bei den Schießversuchen des „Orion" ist außerdem ein in der Feuerleitungsstation im Mars aufgestellter gyroskopischer Entfernungsmesser erprobt worden. Der Apparat soll dazu dienen, dem Meßgerät im Seegang eine stetigere Plattform zu geben; vorher in Portsmouth angestellte eingehende Versuche ergaben günstige Resultate.

Das Bestreben, die Artillerieschießübungen möglichst kriegsmäßig zu gestalten, hat sich in letzter Zeit scheinbar stärker geltend gemacht. Das gilt in erster Linie für das Torpedoboootsabwehrschießen bei Nacht, von dem es heißt, es sei diesmal »a real test« gewesen. Die gegen Torpedobootsziele angestellten Schießen haben recht wertvolle Erfahrungen geliefert; nach »Naval and Military Record« haben sie gezeigt, daß noch mancherlei Fortschritte zu machen sind, besonders hinsichtlich der Entfernungsbestimmung. Beim Nachtschießen gegen gewöhnliche Scheiben ist der Anzeigerdienst mit besonderer Sorgfalt und Genauigkeit versehen worden. Es wurde bei drei verschiedenen Arten von Anläufen geschossen.

Beim gunlayers' test ist ebenfalls eine wichtige Neuerung eingeführt worden; die Scheibe wird nicht mehr verankert, sondern von einem anderen Linienschiff geschleppt.

Der Inspector of Target Practice hat einigen besonderen Schießübungen, deren Charakter geheim gehalten wird, auf Schiffen der Heimatflotte beigewohnt.

— Unterseebootswesen. In Portsmouth sind von der Torpedoschule auf „Vernon" aus — angeblich erfolgreiche — Versuche mit der Leitung eines Unterseebootes durch elektrische Wellen angestellt worden. Ein älteres Boot ohne Besatzung soll von einem Schiff aus auf beträchtliche Entfernungen gesteuert worden sein.

— Luftschiffahrt. Die vier zur Fliegerschule in Eastchurch kommandierten Seeoffiziere haben ihre Ausbildung mit bestem Erfolge beendet.

Digitized by Google

Die Ortsgruppe Liverpool der Navy League hat der Admiralität die Schenkung eines Marineflugzeuges im Werte von 12 000 ℳ angeboten. Die Admiralität soll das Anerbieten angenommen haben unter der Bedingung, daß der Apparat, am besten ein 50 PS Nieuport-Eindecker, unter ihrer Aufsicht gebaut werde.

E. E. Sch.

Vereinigte Staaten von Amerika. Allgemeines. Der wieder zusammengetretene Kongreß, von dem in diesem Winter die Erledigung der Personell Bill erwartet wird, zählt zur Zeit 433 Mitglieder; er ist damit etwa 7mal so stark als der erste im Jahre 1789 zusammengetretene Kongreß, der unter der Präsidentschaft Washingtons 65 Mitglieder hatte.

— Marinepolitik. Nach seiner Rückkehr von der Europareise hat sich der Marinesekretär Meyer in einem Interview ausgesprochen zugunsten der weiteren Deplacementssteigerung der Linienschiffe, des Baues von schnellen Linienschiffskreuzern, des Aufgebens überflüssiger Werften (die Regierung der Vereinigten Staaten habe doppelt soviele Werften als England, dessen Marine dreimal so groß sei als die amerikanische), der Schaffung von Admiral- und Vizeadmiralstellen, besonders der letzteren, der Vereinfachung des Schriftwechsels in der Marine, der Herabsetzung des Lebensalters der Kontreadmirale und Kapitäne zur See sowie neuzeitlicher Strafbestimmungen für das Unterpersonal.

— Schiedsgerichte. In einem Artikel des „Outlook" vom 9. September spricht sich Th. Roosevelt entschieden gegen die Schiedsgerichtsverträge aus, wenigstens in der Form, wie sie Präsident Taft befürwortete. Roosevelt hält den Krieg in manchen Fällen für das einzige Mittel, Ruhe und Frieden zum Wohle der Menschheit herzustellen. Er erinnert an die erbitterten Kämpfe Washingtons und Lincolns sowie an die Befreiung Kubas, die der von Greueln und verheerenden Krankheiten heimgesuchten Insel endlich Ruhe verschafft habe. In vielen Fällen erkennt er die wohltätigen Wirkungen der Schiedsverträge an, aber, wenn es sich um die Ehre der Nation, um die Richtlinien traditioneller Politik handele, dann sei es geradezu Verrat, über solche Lebensfragen eines großen Volkes sich von einer Joint High Commission bestimmen zu lassen.

— Abrüstung. Scharf Stellung genommen wird von amerikanischen Blättern gegen den Prof. Gulick von der japanischen Universität Doschida, der ein internationales Gesetz befürwortet, das diejenigen in Strafe nehmen soll, die den Frieden der Völker durch Wort oder Tat gefährden. Diesen Zeloten gälte jeder Stapellauf eines Linienschiffes als eine Gefährdung des Völkerfriedens. Grade die fanatischen Friedensapostel seien die gefährlichsten Stimmungsmacher für den Krieg. Ein Beispiel möge genügen. In keinem anderen Lande hätte man je ein Wort darüber verloren, wenn die Regierung eine Befestigung an einem ihrer Kanäle für nötig gehalten habe. In Amerika hätten die Neunmalweisen des Weltfriedens laut ihre Stimme erhoben, daß die Panamakanal-Befestigung den Frieden schwer gefährde, so laut, daß, wenn die europäischen Regierungen ihren Ausführungen Gehör geschenkt hätten, es leicht zu Verwicklungen mit einer europäischen Macht hätte kommen können. Zum Glück hätten die Friedenszeloten tauben Ohren gepredigt.

In gleicher Weise wenden sich die Blätter gegen den Senator Williams von Mississippi, der behauptet hat, ein schneller Tod in einem allgemeinen Weltkriege sei dem langsamen Hinsiechen unter den Steuerlasten für Heer und Marine vorzuziehen. Wenn der Senator die jährliche Ausgabe von 0,00255 Prozent des Nationalver-

Digitized by Google

mögens für Heer und Flotte — so lägen die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten — als ein langsames Hinsterben der Nation bezeichne, dann wäre im Interesse einer Berichtigung seiner Ansichten über Fragen der Wirtschaftspolitik ein Blick auf das Deutsche Reich zu empfehlen, das, obgleich es über die stärkste Wehrmacht der Welt verfüge, einen ungeahnten wirtschaftlichen Aufschwung genommen habe.

— Atlantische Flotte. Die Atlantische Flotte hat sich nach Beendigung der September-Schießübungen zu kleineren Überholungsarbeiten in ihre Heimatshäfen begeben und zwar 1. Division New York, 2. Division Norfolk, 3. Division Philadelphia, 4. Division Boston, 5. Division Portsmouth. Im Oktober sollte die Flotte eine Kreuzfahrt nach dem Karibischen Meer antreten und hierbei an Stelle der wegen des türkisch-italienischen Krieges ausgefallenen Mittelmeerreise verschiedene Häfen in Westindien und Südamerika besuchen. Dieser Plan ist jedoch fallen gelassen. Die Flotte wird vielmehr den Schluß des Jahres in der Heimat üben und sich am 31. Oktober in ihrer vollen Stärke im Hafen von New York versammeln, wo sie vom Präsidenten und Staatssekretär der Marine besichtigt werden wird. Von Mitte Januar bis Ostern wird die Flotte wie auch im vergangenen Jahre von Guantanamo aus Übungen machen, Anfang April 1912 auf den Southern Drill Grounds bei Kap Virginia zu Schießübungen eintreffen und danach zur Vornahme der Jahresinstandsetzungsarbeiten in die Werft gehen. Es bildet sich auf diese Weise allmählich ein feststehendes Jahresprogramm für die Atlantische Flotte heraus.

— Pazifische Flotte. Die Pazifische Flotte wird sich nach Beendigung ihrer Herbstschießübungen am 31. Oktober in Los Angeles versammeln und Mitte November eine zweimonatige Reise nach Hawaii antreten.

— Personal. Am 2. Oktober 1911 verstarb plötzlich am Herzschlag in New York der Admiral Schley, der Sieger von Santiago. Geboren am 9. Oktober 1839 trat Schley im Jahre 1856 in die Marine ein, kämpfte im Sezessionskrieg, leitete 1884 die Expedition zur Rettung des Polarfahrers Greely und war 1898 als Kommodore Chef eines Geschwaders unter Admiral Sampson. Als solcher vernichtete er am 4. Juli das aus Santiago ausbrechende spanische Geschwader und nahm Admiral Cervera gefangen, bevor der gerade abwesende Admiral Sampson herbeieilen konnte. Über den an die Seeschlacht von Santiago sich anspinnenden und in seinen Einzelheiten recht unerfreulichen Prozeß ist seinerzeit eingehend in der „Marine-Rundschau" berichtet worden (1902, Februarheft S. 369). Am 9. Oktober 1901 nahm Admiral Schley seinen Abschied. Am 5. Oktober ist er mit großen militärischen Ehren in Washington beerdigt.

Kontreadmiral Harris hat am 14. September 1911, Kontreadmiral Harber am 24. September 1911 infolge Erreichens der Altersgrenze den Abschied erhalten. Zu Kontreadmiralen befördert — davon sechs über den Etat — sind die Kapitäne zur See Bowyer, Ransom, Zane, Edwards, Helm, Willits, Winslow und Usher. Admiral Ransom ist seit Verschmelzung des Seeoffizierkorps mit dem Ingenieurkorps der erste aus dem Ingenieurkorps hervorgegangene Offizier, der den Rang eines Admirals erreicht hat. Admiral Bowyer mußte krankheitshalber unmittelbar nach seiner Beförderung den Abschied nehmen.

— Artillerie. Auf dem Armeeschießplatz Sandy Hook finden augenblicklich Versuchsschießen mit sogenannten Schalldämpfern (silencers) statt, die ein geräuschloses Schießen ermöglichen sollen.

— Panzerung. Die „San Marcos"-Schießversuche haben den geringen Nutzen einer dünnen Panzerung ergeben. Bei den neueren Schiffen wird daher voraussichtlich der Panzer auf die vitalen Teile beschränkt werden, dort aber von

Digitized by Google

beträchtlicher Stärke sein und weit unter die Wasserlinie hinuntergeführt werden. Die amerikanischen Seeoffiziere wünschen eingehende Schießversuche gegen einen Gittermast, um festzustellen, ob die Plattform für Schußbeobachtung und Feuerleitung, die dort aufgestellten Apparate und die Verbindung mit anderen Stellen des Schiffes im Gefecht sicher genug sind, oder ob die Feuerleitung und Schußbeobachtung besser von einer niedrigen, aber geschützten Station — wie in der englischen Marine — erfolge.

— Funkentelegraphie. Die Funkenstation in St. Paul auf der Insel Pribilow, Alaska, ist fertiggestellt und übermittelt Depeschen von Alaska nach Seattle am Puget Sound. Ebenso sind in Unalaska und Kodiak Funkenstationen errichtet.

— Flugwesen. Das neue Antiluftschiffgeschütz hat auf dem Schießplatz von Sandy Hook gute Resultate erzielt. Es hat eine senkrechte Flughöhe von 11 000 m. Während die für den Hochschuß konstruierte Lafette allen Anforderungen entspricht, ist das Problem der Visiereinrichtung noch nicht völlig gelöst.

Bei den September-Schießübungen der Atlantischen Flotte wurden auch solche gegen Aeroplanscheiben abgehalten. Hierzu wurden Aeroplane, an denen die Scheiben mit Leinen befestigt waren, von Linienschiffen geschleppt. Gegen die Aeroplanscheiben wurde, da die Aeroplanabwehrgeschütze noch nicht fertig gestellt sind, mit 7,6 cm-SK geschossen, deren Lafettenkonstruktion eine Erhöhung bis etwa 30° zuläßt.

— Neubauten. Die Kiellegung des neuen 27 000 t großen Linienschiffes „New York" hat am 11. September 1911 auf der Staatswerft Brooklyn, N. Y. stattgefunden. Den ersten Hammerschlag tat der fünfjährige Enkel des aus dem spanisch-amerikanischen Kriege bekannten Admiral Sampson. Das Schiff soll im Dezember 1912 vom Stapel laufen.

Linienschiff „Utah" ist am 31. August, Linienschiff „Florida" am 15. September in Dienst gestellt. Man rechnet damit, daß die beiden Schiffe im Laufe des November ihre ersten Fahrten werden unternehmen und im Laufe des Januar 1912 zur Atlantischen Flotte werden treten können.

Flottenkohlendampfer „Neptune" hat am 20. September auf der Staatswerft in Norfolk in Dienst gestellt.

Das Unterseeboot „Carp" ist am 6. September in San Francisco von Stapel gelaufen. Das Boot war beim Stapellauf bereits fast fertig.

— Umbauten. Der Umbau der Munitionsfördervorrichtung des Linienschiffes „New Jersey" hat sich ein Vierteljahr länger hingezogen, als das Marineamt beabsichtigte. „New Jersey" hat eine ganz neue pneumatische Fördervorrichtung erhalten, in der die Munition durch Luftdruck in Röhren durch das Schiff geleitet wird.

— Werften und Docks. Trockendock 3 auf der Staatswerft Norfolk ist von 179 m auf 220 m Länge verlängert worden, so daß es jetzt die größten Schiffe aufnehmen kann. Die Umbaukosten betrugen 2 240 000 ℳ.

— Landheer. Dem Repräsentantenhaus liegt ein Gesetzentwurf vor betreffend Neueinteilung des amerikanischen Heeres. Hiernach soll das Heer in vier Armeekorps eingeteilt werden. Das Hauptquartier behält seinen Sitz in Washington; als Garnisonen für die vier Generalkommandos sind vorgesehen:

I. Korps: New York	II. Korps: Atlanta
III. Korps: Omaha	IV. Korps: San Francisco.

Das I. Armeekorps soll die Staaten: Connecticut, Illinois, Indiana, Maine, Massachusetts, Michigan, New Hampshire, New Jersey, New York, Ohio, Pennsyl-

Digitized by Google

vania, Rhode Island, Vermont und Wisconsin umfassen und in drei Divisionen (Departments) zerfallen.

Zum II. Armeekorps werden die Staaten: Alabama, Delaware, District of Columbia, Florida, Georgia, Kentucky, Louisana, Maryland, Mississippi, North Carolina, South Carolina, Tennessee, Virginia und West Virginia gehören. Es wird sich gleichfalls in drei Divisionen gliedern.

Das III. Armeekorps wird stehen in den Staaten: Arkansas, Colorado, Iowa, Kansas, Minnesota, Montana (östliche Hälfte), Nebraska, New Mexiko, North Dakota, Oklahoma, South Dakota, Texas und Wyoming. Es soll in vier Divisionen eingeteilt werden.

Das IV. Armeekorps soll die Staaten: Alaska, Arizona, California, Idaho, Montana (westliche Hälfte), Nevada, Oregon, Utah und Washington umfassen und in vier Divisionen zerfallen.

Die in überseeischen Garnisonen stehenden Truppenteile sind dem Kriegsministerium direkt unterstellt.

Dem Kriegsministerium liegt zur Zeit ein Bericht vor, der die Stärke der Infanterie-Kompagnien von 100 auf 150 Mann bringen will, was eine außerordentliche Ersparnis höherer Stellen bedeuten würde.

— Panamakanal. Während in der Panamakanalzone bisher nur, und zwar seit 1904, ein Seebataillon stationiert war, ist jetzt außerdem das 10. Infanterie-Regiment dorthin, und zwar nach Las Cascadas, verlegt. Allmählich soll eine Brigade in die Kanalzone verlegt werden.

— Ärztliches. In der amerikanischen Marine beschäftigt man sich zur Zeit mit der Herstellung eines geeigneten Ohrschutzes für die Geschützbedienungsmannschaften, da ein Schuß aus einem modernen schweren Geschütz oft das unmittelbare Taubwerden eines ungeschützten Ohres zur Folge haben kann.

— Handelsmarine. Es wird von verschiedenen Seiten wiederholt darauf hingewiesen, daß der Staat die daniederliegende Handelsmarine auf irgend eine Weise subventionieren müsse, damit sie wieder lebensfähig werde. Im Frieden sei das Zeigen der amerikanischen Flagge äußerst erwünscht, im Kriege aber sei für die Kriegsmarine eine starke Handelsflotte zur Bildung von Hilfsschiffsverbänden eine nicht zu leugnende Notwendigkeit. Deshalb sei Pflicht des Staates, hier energisch einzugreifen und der Kauffahrteischiffahrt aufzuhelfen. Wie leicht sich bei genügendem Willen eine große Handelsflotte in verhältnismäßig kurzer Zeit schaffen ließe, beweise die Entwicklung der amerikanischen Schiffahrt auf den großen Seen in den letzten zwanzig Jahren. Diesem Aufschwunge verdanke es Amerika, daß die Handelsflotte der Vereinigten Staaten heute die zweitgrößte der Welt sei.

Von den 30 087 Handelsschiffen der Welt mit 43 147 157 Brutto-Registertonnen gehören zur Zeit

England	11 442	Handelsschiffe mit	19 418 824 Tonnen,
Vereinigten Staaten	3 446	" "	5 158 278 "
Deutschland	2 199	" "	4 466 880 "
Norwegen	2 070	" "	2 154 331 "

Dann folgt als fünftes Land Frankreich, als sechstes Italien, als siebentes Japan und als achtes Holland.

In gleicher Weise müsse sich auch eine große überseeische Handelsflotte ins Leben rufen lassen; aber freilich, mit bloßen Worten sei das nicht getan.

— Verschiedenes. Ensign Green weist in einem Artikel in den „Proceedings“ nach, daß die jetzige Art des Schwimmunterrichts falsch sei. Nicht die

Digitized by Google

Tempos für Arm- und Beinbewegungen müsse man dem Schüler beibringen, sondern die richtige Art des Atmens. Wenn er dies könne, mache er die richtigen Bewegungen ganz instinktiv. Diese Methode habe den Vorteil, daß man das Schwimmen so an einem Tage erlerne, und dann, daß es einem in gefährlicher Lage weit besser helfe, als die dann leichter versagenden eingedrillten Bewegungen.

v. Selchow.

Frankreich. Kaum war es den Leitern der französischen Marineverwaltung gelungen, in den beiden ohne größere Unfälle verlaufenen Jahren 1909 und 1910 das Vertrauen des Personals zum Material der Flotte und ihren Waffen von neuem zu wecken und zu stärken, da ereignete sich unmittelbar nach dem Abschluß der Flottenmanöver eine Anzahl von Unfällen, die in der „Liberté"-Katastrophe am 25. September gipfelten und die Marine sowie ganz Frankreich mit erneutem, stärkerem Zweifel an der Brauchbarkeit seines Kriegsmaterials erfüllten. Der Zufall wollte es, daß die tragischen Ereignisse des „Gloire"- und „Marseillaise"-Unfalles sowie der „Liberté"-Katastrophe in einem Moment eintraten, in dem es der Marineminister Delcassé verstanden hatte, durch die Versammlung einer Flottenmacht von bisher in Frankreich nicht gesehener Stärke und durch eine glanzvolle Flottenschau nicht nur das Selbstvertrauen der Marine ganz wesentlich zu kräftigen, sondern auch in weiten Kreisen Frankreichs Interesse und Begeisterung für die Marine wachzurufen. Wohl wird die oftmals in allen Fragen der Landesverteidigung bewährte Opferwilligkeit des französischen Parlamentes die Mittel für den Ersatzbau der „Liberté" und für eine weitere Verstärkung der Flotte, wie sie das Flottengesetz vorsieht, bereitstellen, wohl wird die Marineverwaltung nach dieser Wiederholung der „Jéna"-Katastrophe sich bemühen, mit allen Kräften die Pulverfrage endgültig zu lösen, doch wird es voraussichtlich lange Zeit dauern, bis es ihr gelingen wird, die Besatzungen der Flotte mit neuem Vertrauen zu ihrer Waffe zu erfüllen. Ohne Zweifel wird die tiefgehende Erschütterung dieses Vertrauens die Kriegsbrauchbarkeit und den Gefechtswert der französischen Flotte für eine gewisse Zeit nicht unwesentlich beeinflussen. In welchem Grade das Gefühl der Unsicherheit nicht nur die Mannschaften der Marine, sondern auch die gesamte militärische und Zivilbevölkerung von Toulon befallen hat, läßt sich aus der Panik ersehen, die während der Beerdigung der Opfer der „Liberté"-Katastrophe aus noch nicht aufgeklärten Gründen ausbrach und von der sowohl das Publikum als auch die anwesenden Truppen- und Marineteile ergriffen wurden.

Der Verlauf und die Ursachen der „Liberté"-Katastrophe sind an anderer Stelle dieses Heftes ausführlich erörtert.

Von mehreren Abgeordneten sind Interpellationen über die Ursachen der Katastrophe nach Zusammentritt des Parlaments angekündigt. Der Minister hat seine Absicht geäußert, außer den beiden für 1912 gemäß dem Bauprogramm des Flottengesetzes zu fordernden Linienschiffsbauten einen Ersatzbau für die aus den Listen gestrichene „Liberté" in den Etat für 1912 einzustellen, denn nach dem Flottengesetz sind Ersatzbauten für verloren gegangene Schiffe in dem dem Unfall folgenden Jahre auf Stapel zu legen.

Die Budgetkommission hat an dem Etat 1912 2,4 Mill. ℳ gestrichen, davon 1,2 Mill. ℳ für Vorräte; sie hat vorgeschlagen, die Marine solle zur Hälfte Cardiff-Kohle als Heizmaterial verwenden, wie es die Front im Hinblick auf die geringere Rauchentwicklung dieser Kohle schon lange befürwortet.

— Flottentätigkeit. Heimische Verbände: Das I. Geschwader führte im Anschluß an die Manöver Einzel- und Verbandsübungen aus, wobei wegen der

Digitized by Google

Schwierigkeit, in den Hafen von Toulon einzulaufen, die Rade d'Hyères als Stützpunkt diente. „Mirabeau" und „Condorcet" hielten nach Adjustierung ihrer Fernrohrvisiere tirs d'accord ab. Am 18. kehrte das Geschwader nach Toulon zurück.

Während der Manöver vom 4. bis 16. September verbrauchten an Kohlen „Voltaire" 1870 t, „Diderot" 1520 t, „Mirabeau" 1810 t, „Danton" 1500 t, „Condorcet" 1400 t.

Von der 1. leichten Division ist Ende September „Ernest Renan" nach Beirut zum Schutz der französischen Interessen im Orient detachiert. Von der dem II. Geschwader an Stelle der 2. leichten Division zugeteilten 1er groupe de disponibilité („Jules Michelet", „Victor Hugo", „Jules Ferry", „Léon Gambetta") sind die beiden letztgenannten Schiffe ebenfalls nach dem östlichen Mittelmeer abgegangen.

Dem I. Geschwader ist eine Torpedojäger-Division, bestehend aus „Carabinier", „Lansquenet", „Spahi", „Hussard", „Mameluck" und „Gabion" (später „Casque") (410 bis 460 t) sowie Minenleger „Massue" zugeteilt (vgl. Juliheft, S. 917).

Das II. Geschwader erledigte vor der „Liberté"-Katastrophe rückständige Übungen (Torpedoschießen, Sprengübungen, Landungsmanöver mit Schießen der Geschütze); nach der Katastrophe lagen die Schiffe bis zum 24. Oktober im Hafen von Toulon; „République" ging am 26. September ins Dock, „Patrie" dockte dafür aus.

Außer der 1er groupe de disponibilité sind die erste Gruppe der Geschwaderreserve mit Besatzungsetat der réserve normale („Châteaurenault", „Foudre") sowie eine Torpedojäger-Division, bestehend aus „Chasseur", „Tirailleur", „Voltigeur", „Fantassin", „Janissaire", „Cavalier" (410 t bis 460 t) dem II. Geschwader zugeteilt.

Das III. Geschwader erledigte Ende September das Artillerie-Preisschießen (vgl. unter Artillerie) und ging am 4. Oktober nach Algier, am 13. nach Mers el Kébir. Ihm ist eine Torpedojäger-Division, bestehend aus „Obusier", „Tromblon", „Etendard", „Oriflamme", „Branlebas", „Carquois" (340 t) sowie den Minenlegern „Baliste" und „Flamberge", zugeteilt.

Ferner tritt zu ihm die 2. Gruppe der Geschwaderreserve („Amiral Aube", „Dupetit Thouars", „Gueydon", „Guichen").

Panzerkreuzer „Amiral Charner" (Kreta-Stationär) befindet sich zur Reparatur in Toulon.

— Flottillen. Der Etat 1912 sieht folgende Verteilung der Offensiv-U-Boote vor: Cherbourg 12 sowie 3 Hochsee-Versuchsboote, Calais 4, Brest 6, Toulon 9, Oran 4.

Beim Manöverkopfschießen hatten die Torpedoboote von Lorient gegen „Furieux" auf 14 Schuß 9 Treffer; die Boote von Toulon: 1. Division auf 5 Schuß 4 Treffer, 2. Division 1 Treffer; die Boote von Ajaccio 3 Treffer. Die U-Boote von Toulon erzielten beim Preisschießen 75 Prozent Treffer; drei Torpedos gingen auf großen Wassertiefen verloren. Die Torpedoboote von Dunkerque hatten beim Schießen mit Bugrohr gegen „Bouvines" zu Anker auf 8 Schuß 3 Treffer, gegen Zielschiff in Fahrt von 16 Schuß 8 Treffer. Die Torpedoboote von Biserta hatten infolge ungünstiger Beleuchtungsverhältnisse und Seeganges gegen „Henri IV." fast keine Treffer, die U-Boote 50 Prozent Treffer.

— Personal. Vizeadmiral de Marolles, bisher Marinepräfekt in Brest, ist für Vizeadmiral Aubert zum Chef des III. Geschwaders ernannt. Es wurden die Vizeadmirale Chocheprat Marinepräfekt in Brest, Berryer in Lorient, Arago in Rochefort. Kontreadmiral Moreau wurde Divisionschef im II. Geschwader; für ihn wurde Kontreadmiral Lacaze Kabinettschef des Marineministers. Ferner wurden ernannt:

Digitized by Google

Kontreadmiral Calloch de Kérillis zum Chef der ostasiatischen Division, Kontreadmiral Bouxin zum Chef der Artillerieschuldivision und Kontreadmiral Sourrieu zum Chef der Torpedoschuldivision.

Nach Erreichen der Altersgrenze seitens der Vizeadmirale Germinet und Percin sowie des Kontreadmirals Baehme sind zu Vizeadmiralen befördert: die Kontreadmirale Chocheprat (56 Jahre), Berryer (61 Jahre); zu Kontreadmiralen: die Kapitäns zur See Degouy (59 Jahre), Sénès (54 Jahre), Lacaze (51 Jahre). Die Beförderung ist nicht nach der Dienstaltersreihenfolge der Anwärter erfolgt.

— Organisation, Personalfragen. Ein Erlaß des Ministers ändert die Bestimmungen vom 12. September 1910 über die Reorganisation der Marineakademie. Die Zahl der zu kommandierenden Offiziere wird in Zukunft vom Minister bestimmt. Der Kursus dauert 1 Jahr, beginnt am 1. Januar. Das Schlußexamen beginnt am 15. Dezember, es ist mündlich und schriftlich; die schriftlichen Arbeiten umfassen einen Schiffsentwurf, einen kritischen Bericht über die Flottenmanöver, eine Studie über ein vom Generalstab der Marine zu stellendes Thema betreffend Organisation und Verwendung der Seestreitkräfte.

Auf Grund des Berichts der Kommission für Personalreform wird der Dienstzweig der gabiers aufgelöst und mit demjenigen der timoniers zu dem neuen Dienstzweig der manoeuvriers vereinigt. Die im Vorjahre verfügte Angliederung der Funkentelegraphisten an die timoniers wird damit wieder aufgehoben (vgl. Dezemberheft 1910). Die Anwärter für den Dienstzweig der manoeuvriers werden auf der „Calédonien" in sechsmonatigen, am 1. April und 1. Oktober beginnenden Kursen ausgebildet. Die école de timonerie geht zum 1. Januar 1912 von der Torpedoschuldivision auf die „Calédonien" über.

Der Minister hat verfügt, daß das Personal für die Besatzung der Unterseeboote kommandiert werden darf, sobald nicht genügend freiwillige Meldungen vorliegen.

1912 werden 1530 Leute der Landbevölkerung mit Spezialausbildung als Handwerker usw. sowie 35 Telegraphisten in die Marine eingestellt.

— Artillerie. Die Bedingungen für das Preisschießen des III. Geschwaders, das Ende September stattfand, waren folgende:

Hauptarmierung: Ein Anlauf von 4 Minuten Dauer; große Geschwaderscheibe, verankert; Fahrtgeschwindigkeit für Linienschiffe 13 kn, für Panzerkreuzer 14 kn. Entfernung 8000 bis 6500 m (gegen 1910: + 1500 m). Leitung des Preisschießens: Kontreadmiral Le Bris, Chef der Artillerieschuldivision, und Kommission wie bei II. Geschwader (Septemberheft, S. 1152). — „Charlemagne" erzielte die besten Resultate.

Nebenarmierung: Zwei Nachtanläufe von je 2 Minuten Dauer auf Ziele 3×10 m; Fahrtgeschwindigkeit 15 kn; Entfernung 2000 bis 3000 m. Nur die vorderen Gruppen der Antitorpedobootartillerie waren besetzt; in der Steuerbordgruppe schossen alle Geschütze; in der Backbordgruppe eröffneten die 4,7 cm- und 6,5 cm-SK das Feuer, sobald sie das Ziel bekommen konnten; nur eine 10 cm-SK feuerte mit. — Die Ergebnisse scheinen sich gegen das Vorjahr nicht gebessert zu haben.

Torpedojäger: Zwei Taganläufe von 2 und 3 Minuten Dauer auf Ziele 3×10 m. Erster Anlauf: Schnelle Annäherung, 24 kn Fahrt, Feuern von zwei Steuerbord vorderen Geschützen. Zweiter Anlauf: 20 kn Fahrt, Schießen Backbord querab. — Die Ergebnisse sind anscheinend weniger gut als 1910.

Die Geschütze auf „Gloire" haben wie alle älteren einen Durchblaseapparat System Marbec, der nach dem Öffnen des Verschlusses in Tätigkeit tritt,

Digitized by Google

wodurch die Ladezeit verlängert wird. Bei den Geschützen der „Danton"-Klasse wirkt der Apparat automatisch schon während der Rückwärtsbewegung des Verschlusses.

— Unfälle. Außer der „Liberté"-Katastrophe, die an anderer Stelle eingehend besprochen ist, ist die französische Marine Ende September von einer weiteren Anzahl von Unfällen betroffen: Die schon im Oktoberheft erwähnte Kartuschexplosion auf dem Panzerkreuzer „Gloire" beim Preisschießen am 20. September ist dadurch erfolgt, daß altes Pulver B sich durch glühende Rückstände oder infolge Erhitzung durch das heiße Rohr gleich nach dem Einführen in dieses entzündet hat. Die letztere Möglichkeit läßt sich aus einer Äußerung des Admirals Bellue über die Ursache des „Liberté"-Unfalls schließen. Die Presse weist darauf hin, daß zur Erzielung einer möglichst hohen Feuergeschwindigkeit beim Preisschießen die Geschützmannschaften häufig die einfachsten Vorsichtsmaßregeln völlig außer acht lassen. — Die Untersuchungskommission ist zu folgenden Schlüssen betreffend die Ursachen des „Gloire"-Unfalles gekommen:

1. Der Unfall ist im Moment des Schließens des Verschlusses eingetreten; die Geschützmannschaft, die den Verschluß bediente, hat beim Schließen einen wachsenden Widerstand empfunden, der trotz ihrer Anstrengungen die Öffnung des Verschlusses herbeigeführt hat.

2. Die Metallpatrone, die die hintere Halbkartusche enthält, ist nach hinten aus dem Rohr herausgeschleudert, wodurch die durch die Entzündung des Pulvers hervorgerufene Stichflamme Zugang in die Kasematte erhielt.

3. Das Material ist in keiner Weise beschädigt; in dieser Hinsicht wäre eine Fortsetzung des Feuers möglich gewesen.

4. Die Untersuchung der Metallpatrone nach dem Unfall hat gezeigt, daß die Schwarzpulverzündladung und die Pulverkörner der Zündschraube unverletzt geblieben waren.

Danach hat eine vorzeitige Entzündung des Pulvers der vorderen Halbkartusche (ohne Metallhülse) stattgefunden, ob durch Zersetzung infolge der Hitze des Rohres oder durch glühende Rückstände, wird nicht aufzuklären sein. —

Fast gleichzeitig mit dem Unfall auf „Gloire" fand ein solcher auf „Marseillaise" statt, der jedoch keine Verluste an Menschenleben verursachte. Hier ging beim Preisschießen ein Schuß los, ehe der Verschluß völlig geschlossen war.

Beide Vorkommnisse sind danach auf dieselben Ursachen zurückzuführen, die in den Jahren 1906 bis 1908 auf den französischen Artillerieschulschiffen zahlreiche Opfer forderten. Diese Ursachen liegen in der Verwendung und in der Beschaffenheit der Stoffbeutelkartuschen, in der Beschaffenheit des Pulvers B und in der Konstruktion des Schraubenverschlusses.

Am 27. September rammte Torpedojäger „Trident" den „Mousqueton", den er so schwer beschädigte, daß er auf Grund gesetzt werden mußte; das Boot wurde provisorisch gedichtet, in einem 350 t-Schwimmdock notdürftig repariert und nach Toulon gebracht.

— Schiffbau, Neubauten, Probefahrten. - Linienschiffe: „Vergniaud" hat am 10. Oktober seine Probefahrten aufgenommen; ihre Beendigung wird Ende November erwartet.

Torpedofahrzeuge: Torpedojäger „Bouclier" (Parsons-Turbinen) erzielte bei der forcierten Fahrt eine mittlere Höchstgeschwindigkeit von 35 kn (vorübergehend 35,34 kn).

Die Baudaten des Torpedojägers „Magon" (Programm 1910): 844 t, Länge 83 m, Breite 8,2 m, Tiefgang 3 m, Geschwindigkeit 31 kn; Armierung: zwei 10 cm-,

Digitized by Google

sechs 6,5 cm-SK. Besatzung: 5 Offiziere, 75 Mann. Baukosten: 2,088 Mill. ℳ. Fertigstellung: Februar 1913.

Unterseeboote: Von den im Etat 1912 geforderten Unterseebooten werden acht 410 t, eins 520 t groß sein.

Versuchs-Hochseeboot „Mariotte" erreichte bei den Probefahrten eine Unterwassergeschwindigkeit von über 12 kn.

Die Unterseeboote von Calais: „Ventôse", „Pluviôse", „Germinal", „Thermidor" sind mit FT-Apparaten ausgerüstet; die Ausrüstung der Offensivboote von Brest mit einer FT-Einrichtung ist in Angriff genommen.

Vom Stapel lief am 23. September Tauchboot „Volta" in Rochefort.

Das Hebedock für Unterseeboote ist am 22. September in St. Nazaire vom Stapel gelaufen. Deplacement 2430 t, Länge 99 m, Breite 23,75 m, Tiefgang ohne Last 2,32 m, beim Heben einer Last von 1000 t 3,34 m. Hebefähigkeit 1000 t aus 50 m Tiefe. Die Hebevorrichtungen werden elektrisch betrieben (170 Kilowatt).

Minenleger: Der Umbau des Torpedojägers „Cassini" (980 t, 21 kn) als Minenleger ist beendet. Von der Armierung (eine 10 cm-, drei 6,5 cm- und sieben 4,7 cm-SK) sind zwei 4,7 cm-SK entfernt. Die achtern an Deck befindlichen Kommandanten- und Offizierräume sind teilweise weggeschnitten, so daß an beiden Seiten Platz für eine Transportbahn geschaffen ist. Die beiden Transportbahnen sind achtern durch eine drehbare Plattform verbunden; an dieser befindet sich eine schräge Gleitbahn, auf der die Minen frei von Schrauben und Ruder ins Wasser gelassen werden. Da die Minen untereinander verbunden geworfen werden sollen, ist unter der Wurfstelle auf einem Spill eine Stahlleine aufgerollt, die nach oben und dann über eine Rolle nach achtern führt. Eine automatische Klinkvorrichtung an den Minen bewirkt ihre Befestigung an der Stahlleine in Abständen von 30 m. An beiden Enden der Leine sind Anker zu ihrer Befestigung im Grunde. Die Minen neuesten Modells (Konstruktion Harlé) haben einen 250 kg schweren Anker mit Transportvorrichtung zum Gleiten auf den Schienen. Die Mine ist etwa ebenso schwer, hat eine Ladung von 100 kg Schießwolle und einen Auftrieb von etwa 10 kg. Die Verbindung zwischen Mine und Anker wird durch ein auf einer Rolle aufgerolltes Ankertau hergestellt. Die Mine schwimmt solange auf der Oberfläche, bis sie nach automatischer Einstellung der Länge des Ankertaues an der Rolle durch das Gewicht des Ankers 2 m unter die Wasseroberfläche gezogen wird. Die Detonation erfolgt nicht bei starker Neigung, sondern nur durch Stoß. Eine automatische Einrichtung entschärft die Mine, sobald sie weniger als 0,6 m untergetaucht ist; die erfolgte Entschärfung ist außen zu erkennen. „Cassini" faßt 97 Minen. Ein erster Minenwurfversuch erfolgte im Juni, wurde aber abgebrochen, als nach Werfen von vier Ankern der Block der Stahlleine brach; ein zweiter Versuch wurde im September mit zehn Minen bei 14 kn Fahrtgeschwindigkeit anscheinend mit Erfolg durchgeführt.

Hilfsschiffe: Der im Etat 1912 geforderte Transporter soll ein Deplacement von 3150 Tonnen haben.

— Disziplin. Auf „Voltaire", dem Flaggschiff des I. Geschwaders, wurden sieben Matrosen wegen Gehorsamsverweigerung zu Gefängnisstrafen von 6 bis 26 Monaten bestraft. Sie hatten unter anderem bei Nichtausführung eines Befehls die Internationale angestimmt.

— Flugwesen. Offiziere, die einen Urlaub zum Besuch der École supérieure d'Aéronautique erhalten, bekommen die Studienkosten in Höhe von 840 ℳ ersetzt, wenn sie sich verpflichten, noch 5 Jahre in der Marine zu dienen.

Digitized by Google

Japan. Innere Politik. Zum zweiten Mal hat ein konservatives Kabinett unter Katsura in den Augustwochen dem liberalen Kabinett Saionji weichen müssen. Wer den Gang der innerpolitischen Staatsmaschine Japans kennt, wird den Versicherungen Saionjis kaum Glauben schenken, daß ein Systemwechsel damit nicht zu erwarten sei. Wie bisher, waren auch dieses Mal die Kräfte der eigentlichen Regierung, die in den Händen der alten, die Krone beratenden Staatsleute liegt, stärker als die ihrer offiziellen Vertreter. Katsura hatte in sein großzügiges Finanzprogramm neben einer stattlichen Reihe von sozialen Reformen Maßnahmen zur endgültigen finanziellen Selbständigkeit des Landes, zur Ablösung der ungeheueren Staatsschuldenlast und zur gerechteren Verteilung der Steuern eingestellt. Für ihre Durchführung hatte er bereits im vorigen Jahre durch eine Verteilung der maritimen Bedürfnisse auf einen längeren Zeitraum angedeutet, daß nur durch eine Beschränkung militärischer Rüstungen die Finanzsanierung möglich sei. Das stark belastete Volk fing an, seinem Werk zu vertrauen. Wenn jetzt nach Katsuras Rücktritt gleichzeitig Nachrichten über beabsichtigte große Heeres- und Flottenforderungen durch die Presse gehen, denen von Seiten der Regierung nicht widersprochen wird und die sich zudem mit auffallender Gleichförmigkeit aufrecht erhalten, so liegt mit Recht der Schluß nahe, daß das Maß der zukünftigen militärischen Rüstungen den Kabinettswechsel veranlaßt hat. Marineminister Baron Saito ist in das neue Kabinett übernommen worden. Er wird zweifellos nicht zögern, der vorjährigen bescheidenen II. Novelle, die er von vornherein als ein Provisorium bezeichnete, das Maß maritimer Forderungen folgen zu lassen, das er den politischen Aufgaben des Landes angemessen hält. Nur erscheint es fraglich, ob ihm nicht durch die gleichzeitig in der Presse besprochenen Forderungen der Armee nach Formierung mehrerer neuer Divisionen, von denen zwei alsbald für die Verwendung in Chosen geschaffen werden sollen, Hindernisse entstehen werden.

— Äußere Politik. Der Entschluß der japanischen Regierung, die noch ausstehende Frage der genommenen russischen Hospitalschiffe „Angara“ („Anegawa“) und „Orel“ dadurch zu lösen, daß ersteres an Rußland zurückzugeben, „Orel“ dagegen durch eine Entschädigung von 150 000 Yen von Japan endgültig zu erwerben sei, hat neben der Gewährung einer Entschädigung an die im südlichen, nunmehr japanischen Sachalin ansässig gewesenen russischen Fischer die Reihe aller noch aus dem ostasiatischen Kriege herrührenden strittigen Punkte erledigt. Die Hospitalschiffe waren von den japanischen Prisengerichten als gesetzliche Prisen erkannt worden, während Rußland sie unter Anrufung der Genfer Konvention wegen ihres neutralen Charakters zurückforderte. Bei dem Abschluß der Formalitäten liegt der Schwerpunkt nicht so sehr in dem Rußland gewährten materiellen Gewinn, als in der Art, mit der sie vollzogen wurden. Die beiden Souveräne wechselten sehr herzlich gehaltene Depeschen, in denen sich der Kaiser von Japan auf die „unwandelbare Freundschaft“ bezieht, die er für den russischen Souverän hegt. Der Zar spricht „die so glücklich zustande gebrachte Entente“ geradezu aus. Mag man die Tragweite dieser Äußerungen auch auf das Maß diplomatischer Höflichkeiten beschränken wollen, so darf ihre Wirkung auf das Verhältnis zu England nicht verkannt werden. Die Gefahr eines drohenden englisch-russischen Bündnisvertrages ist dadurch für den Augenblick entrückt und damit die Möglichkeit einer weiteren Entkräftung des englisch-japanischen Bündnisvertrages für Japan. Ein russisch-japanisches Einvernehmen wird trotz aller Schwierigkeiten, die die beiden Länder in ihrer asiatischen Politik trennen, ihre heißumstrittenen Ansprüche in der Mandschurei schneller zur Reife bringen, als ein fragwürdiges Hinneigen zu England.

Während der Monate Juni und Juli hat nach den Berichten japanischer Seehundfänger der russische Fischereikreuzer „Mandschur“ bei den Kommandorsky-Inseln mehrere

Digitized by Google

japanische Fischereifahrzeuge angehalten und durchsucht. Ein Schoner wurde wegen unerlaubten Fischfanges aufgebracht, die Besatzungen von zwei weiteren aufgebrachten Fahrzeugen wurden dagegen später durch Geldentschädigungen von der russischen Regierung abgefunden. Es ist kaum anzunehmen, daß das Vorgehen des russischen Fischereikreuzers mit dem Vorhaben der russischen Regierung, die neutrale Zone von der internationalen 3 sm-Grenze auf 12 sm auszudehnen, im Zusammenhang steht, da ein dem japanischen Fahrzeug „Iwaki Maru" bei der Anhaltung von dem russischen Kreuzer ausgehändigtes Dokument ausdrücklich ausspricht, daß die den Japanern verschlossene Zone innerhalb der 3 sm-Grenze der Kommandorsky-Inseln liege. Dennoch haben die interessierten japanischen Kreise eine Eingabe an das Ministerium für Ackerbau und Handel sowie an das Marineministerium gerichtet, zum Schutze der japanischen Interessen einen Fischerei-Kreuzer in die Gewässer vom Kamtschatka zu entsenden.

— Personal. Am 14. August fand die Schlußfeier der Marineingenieur-Kadettenschule in Yokosuka statt. Von den 58 erfolgreichen Kadetten erhielten die drei besten als Kaiserliche Auszeichnung einen Säbel. Unmittelbar danach sollten die Ingenieurkadetten an Bord des Schulschiffes „Tsugaru" („Pallada") eingeschifft werden.

In der japanischen Marine werden zurzeit 89 chinesische Seekadetten ausgebildet. Von diesen befinden sich an Bord des Schulschiffes für Ingenieurkadetten „Tsugaru" 23, die voraussichtlich sämtlich Ende November ihr Examen bestehen werden. 33 Chinesen unterziehen sich gegenwärtig der Ausbildung auf der Marineartillerieschule in Yokosuka, während andere 25 ihre erste Ausbildung auf der Handelsmarineschule erhalten.

Auf die in der japanischen Presse vielfach besprochenen kritischen Äußerungen des Kapitäns Ota über innere Zustände in der japanischen Marine wird im Dezemberheft an anderer Stelle zurückgekommen werden.

— Schwimmende Streitkräfte. I. Geschwader. Auf „Satsuma" wurde während einer Artillerieschießübung in der Aomori-Bucht am 15. Juli die Bedienung eines 30,5 cm-Geschützes scheinbar infolge eines Versagers verletzt, wobei 10 Tote, darunter auch Offiziere, geblieben sein sollen. Der Verlust von Menschenleben wird von anderer Stelle bestritten.

II. Geschwader. „Nishin" und „Kasuga" trafen am 6. September mit dem an die russische Regierung abzugebenden Hospitalschiff „Angara" (Anegawa") in Wladiwostok ein, wo „Angara" durch den japanischen Konsul den russischen Behörden feierlich übergeben wurde.

III. Geschwader. „Sumida" ist am 15. September von Chenglin nach Itschang gegangen, um während der Unruhen in Szetschuan die japanischen Interessen zu schützen.

Admiral Kawashima, der wahrscheinlich mit seinem Flaggschiff „Tsushima" beim Ausbruch der Wutschang-Unruhen vor Hankau gelegen hat, hat zeitweise den Oberbefehl über die vereinigten internationalen Landungskorps übernommen.

Die zu den englischen Krönungsfeierlichkeiten entsandten Kreuzer „Kurama" und „Tone" haben auf ihrer Heimreise französische und italienische Häfen, Malta, Pola und Port Said berührt. Sie besuchten vom 23. bis 29. Juli Havre. Admiral Schimamura und sein Stab wurden in Rambouillet vom Präsidenten Fallieres empfangen. Danach wurden Marseille und Toulon besucht, später Villafranca angelaufen. In Italien lief das Geschwader die Häfen Genua, Spezzia und Civita Vecchia an. Geschwaderchef und Stab wurden vom König in Audienz empfangen.

Digitized by Google

Das Geschwader besuchte sodann Pola und Malta sowie Port Said (24. bis 25. September). Die Kreuzer sollen am 16. Oktober Colombo, am 30. Oktober Singapore anlaufen und am 19. November nach Yokosuka zurückkehren. Auch Suez und Aden sollen berührt werden.

— Kriegshäfen, Küstenbefestigungen usw. Eine Erweiterung der Werftanlagen der Torpedobootsstation Makung (Peskadoren) ist beabsichtigt. Diese sollen allmählich so erweitert werden, daß sie den Ansprüchen der 10. Zerstörerflottille (bisher Takeshiki) genügen, die Makung zugeteilt worden ist. Ein Kapitän zur See soll Werftdirektor werden. Damit wird Makung zu der gleichen Bedeutung erhoben, wie Takeshiki (Tsushima).

Funkentelegraphie. Die neue, etwa 25 sm nordöstlich von Dairen erbaute FT-Station Takuschan soll Mitte Oktober betriebsbereit sein. Reichweite bei Tage 650 sm, bei Nacht 2000 sm.

Nach einer New Yorker Meldung wurde zum ersten Male am 6. Oktober FT-Verbindung von San Francisko nach Hokkaido — 10 000 km — erzielt.

Telegraph. Das Verkehrsministerium beabsichtigt eine direkte telegraphische Verbindung zwischen Osaka und Seoul herzustellen. Zu diesem Zweck soll ein Kabel von Osaka nach Schimonoseki durch die Inlandsee gelegt werden. Ein weiteres Kabel Schimonoseki—Fusan und eine Landlinie Fusan—Seoul sollen die weitere Verbindung übernehmen.

Die japanische Regierung beabsichtigt im Dezember 1912 nach Ablauf des Monopols der Greath Northern Telegraph Co. das Kabel Nagasaki—Schanghai—Wladiwostok zu kaufen und damit eine Herabsetzung der Gebühren zu ermöglichen.

— Schiffsbauten, Werften, Versuche usw. Kleine Kreuzer. Der am 29. Juni in Kobe auf der Kawasaki-Werft abgelaufene Kleine Kreuzer „Hirado" hat folgende Abmessungen: Länge 144,8 m, Breite 14,2 m, Höhe 8,7 m, Tiefgang 5,1 m, 4955 t Wasserverdrängung, 26 kn Geschwindigkeit, Turbinen und Wasserrohrkessel 22500 PS. Ein Schwesterschiff, „Yahagi", lief am 3. Oktober in Nagasaki ab.

Zerstörer. Der in Nagasaki gebaute Zerstörer „Yamakaze" erlitt am 9. August bei einer Probefahrt Ruderhavarie. Die am 12. September in Nagasaki abgehaltene Probefahrt soll zufriedenstellend verlaufen sein.

Unterseeboote. Die neuen, in Kure gebauten Boote „Nr. 11 und 12" sind am 13. September nach Hiroshima übergeführt worden.

Die Marineverwaltung plant für alle Kaiserlichen Werften die Anlage von Baudocks für große Schiffe nach dem Beispiel von Kure, um für diese den Stapellauf zu vermeiden. Auf diesem Wege würde es möglich werden, das III. Flottenbauprogramm, das augenblicklich so lebhaft besprochen wird, zum größten Teil auf eigenen Werften zu erledigen. Das neue Linienschiff „Fuso" soll Anfang 1912 im Baudock Kure begonnen werden.

Nishi Nishi Shimbun erhebt gegen das Schiffbaureffort Maizuru ernste Angriffe wegen seiner Gepflogenheit, durch Geldprämien die Bauzeiten der Neubauten zu verkürzen. Dies hätte zu der Gewohnheit geführt, die Zahl der Niete (vier statt fünf) einzuschränken. Bei dem in Maizuru gebauten Zerstörer „Umikaze" (900 t) hätten sich während der Volldampfprobefahrt solche Leckagen herausgestellt, daß das Boot nach Maizuru zurückgebracht werden mußte. Die Behörden verschwiegen wissentlich diese Tatsache.

Das unter der Leitung eines Generalmajors stehende Stahlwerk von Wakamatsu hat den diesjährigen Voranschlag für seine Stahlfabrikation, der sich auf 10 000 t belief, um 6000 t überschritten und zum ersten Male einen Rein-

Digitized by Google

gewinn in Höhe von 40 000 Yen erzielt; bisher sind 30 Millionen Yen in das Werk gesteckt worden.

— Artillerie. Die Nachricht, daß bei den Neubauten über das 30,5 cm-Kaliber nicht hinausgegangen werden soll, wird aufrecht erhalten. Als Gründe werden angeführt, daß bei größeren Kalibern die Feuergeschwindigkeit zu stark herabgesetzt würde und daß ein Schießen auf Entfernungen über 10 000 m praktisch unmöglich sei. Das 30,5 cm-Geschütz durchschlägt zudem auf dieser Entfernung einen Panzer von 280 mm.

— Militärflugwesen. Nach einer französischen Nachricht wird in Japan ein starres Luftschiff für Marinezwecke gebaut. Länge 180 m, Durchmesser 18 m, 6 Motoren, 120 PS, Geschwindigkeit 110 kn, Besatzung 20 Mann. Yokosuka soll sein Stationsort werden. Nach einer Meldung der »Morning Post« verhandelt die japanische Regierung mit französischen Firmen über den Bau von Luftschiffen nach ähnlicher Konstruktion.

Hauptmann Hino, ein in Aerokreisen bekannter Erfinder, soll eine Maschinenkanone für den Gebrauch in Luftschiffen erfunden haben. Höchste Feuergeschwindigkeit 100 Schuß in der Minute, geringste Feuergeschwindigkeit 30 Schuß.

— Verschiedenes. Das Schulschiff „Taisei Maru" — Kapitän Furuya — der Handelsmarine-Marineschule in Tokio, deren Zöglinge eine teilweise militärische Ausbildung erhalten und im Kriegsfalle zur Verfügung der Marine stehen, ist Ende August nach Yokohama von einer nahezu einjährigen Weltreise zurückgekehrt.

Schiffahrtslinien. Die Nippon Yusen Kaisha hat von Mitte September an neben ihrer seit 1893 bestehenden Bombay-Linie einen neuen Dienst nach dem Malayen-Archipel (Südseedienst) eröffnet, den sie ohne staatliche Subvention aufrecht zu erhalten hofft und der die Handelsbeziehungen nach dem Archipel und nach Indien weiter kräftigen soll.

Auch der zwischen Fusan, Gensan und Mokpo verkehrende Küstenhandel von Chosen (Korea) soll bis zum Ende d. Js. zu einer größeren Unternehmung zusammengelegt werden, die sich unter direkter Beaufsichtigung des Generalgouverneurs von Chosen als Chosen Yusen Kaisha mit einem Anlagekapital von 3 Millionen Yen mit einer staatlichen Jahressubvention von 300 000 Yen konstituieren wird.

Die Südmandschurische Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt den gesamten japanischen Küstenhandel im Petschili-Golf unter ihrer Führung zu einem großen Unternehmen zusammenzuschließen und alsbald zwei Dampfer von 1000 und 1200 t einzustellen. Dairen soll sich zum Schiffahrtszentrum des ganzen japanischen Handels in Nordchina auswachsen, den man dann auf die ganze chinesische Küste ausdehnen will.

Hafenbau. Das große staatliche Programm der Hafenverbesserung unterscheidet zwischen Häfen, die durch staatliche Unternehmungen gehoben werden sollen, und solchen, die den lokalen Unternehmungen überlassen bleiben. Die zur letzteren Klasse gerechneten Häfen sind Tsuchiyama, Funagawa, Ohiyama, Yokkaichi, Sakai, Kagoshima, Aomori, Niigata, Osaka und Shinagawa (Tokyo), deren Bau vom nächsten Etatsjahre ab staatlich subventioniert werden soll.

Ein Neuanschlag für die Fusan-Hafenverbesserung sieht eine Verlängerung der Mole um 219 m vor, so daß die neue für Eisenbahnverkehr eingerichtete Mole die Abmessungen 366 : 33 m haben wird. Die Liegestellen sollen an beiden Seiten je zwei 3000 t- und je zwei 10 000 t-Dampfern das Anlegen ermöglichen und bis zu 7,9 und 11,3 m ausgebaggert werden. Durch Anlage eines Wellenbrechers

Digitized by Google

soll auch ein Dschunkenhafen geschaffen werden. Voraussichtliche Kosten 3 820 000 Yen, Baubeginn 1911, Beendigung 1914.

Das Eisenbahnministerium plant in Moji (Shiraki-Zaki) den Bau einer großen modernen Kohlenmole, die über 5 Millionen Yen kosten wird.

Am 6. September starb in Hakusan (Koishikawa) der Erfinder des nach ihm benannten hochexplosiven Sprengstoffes Dr. Masachika Shimose im Alter von 52 Jahren. —ze.

⚜

Italien. Krieg mit der Türkei. Siehe besonderen Artikel in diesem Heft.

— Neubauten. Am 14. Oktober lief „Leonardo da Vinci" und am 15. Oktober „Giulio Cesare" in Genua von Stapel.

— Unterseeboote. Ende September erledigten die Unterseeboote „Velella" und „Medusa" in Spezia ihre Probefahrten. „Velella" lief 7 Stunden lang im untergetauchten Zustande mit 6,5 kn Fahrt und hat auch im übrigen die kontraktlichen Bedingungen übertroffen.

— Havarien. An Unfällen während des Krieges mit der Türkei sind bisher folgende bekannt geworden: Die Zerstörer „Nembo" und „Strale" kollidierten am 2. Oktober bei Augusta; „Strale" mußte nach Neapel ins Dock gebracht werden. Der Zerstörer „Freccia" lief am 14. Oktober in schlechtem Wetter bei Tripolis auf ein Riff. Die Mannschaft wurde von Bord genommen.

— Schwimmdock. In Tarent wurde am 15. Oktober ein Schwimmdock zu Wasser gelassen, das zur Aufnahme der größten Linienschiffe bestimmt ist.

v. D.

⚜

Rußland. Marinepolitik. Das Flottengesetz ist nunmehr in der Presse im vollen Umfange veröffentlicht; sein Inhalt entspricht den im Septemberheft (S. 1157) darüber gebrachten Angaben. Hinsichtlich des Ausbaus der Häfen und Werften ist diesen noch Folgendes hinzuzufügen: Im Baltischen Meere ist ein neuer Stützpunkt 1. Ranges für das aktive Geschwader zu schaffen, umfassend Anlegeplätze an Kais, 2 Trockendocks für Linienschiffe, 1 für Kreuzer, 2 Doppeldocks für Torpedoboote; 1 Schwimmdock zur Aufnahme von 30 000 t-Schiffen, Reparaturwerkstätten, Kohlen- und Öllager, Materialmagazine, Lazarette usw. Der Stützpunkt ist nach See und Land zu zu befestigen und mit Beobachtungs- und Schutzmitteln sowie Minensucheinrichtungen zu versehen. Zum Zeitpunkt der Bereitstellung des II. aktiven Geschwaders ist der Stützpunkt zu erweitern durch 2 Trockendocks für Linienschiffe, 1 für Kreuzer und 2 Doppeldocks für Torpedoboote. Zu diesem Zeitpunkt ist außerdem ein Hilfsstützpunkt zu schaffen, der mit allen festen und schwimmenden Einrichtungen für Ausrüstung und Bekohlung der Flotte zu versehen ist. Auch dieser Stützpunkt ist gegen feindliche Angriffe zu sichern. — Der Hafen von Kronstadt ist der geplanten Vergrößerung der Flotte entsprechend auszubauen, ebenso wie die Häfen von Sewastopol, Nikolajewsk und Wladiwostok. An den Küsten ist ein Netz von Beobachtungs- und FT-Stationen zu schaffen.

Der Marine-Etat für 1912 sieht Gesamtausgaben in Höhe von 164,3 Mill. Rubel (354,9 Mill. ℳ) vor, d. h. 55,2 Mill. Rubel (119,2 Mill. ℳ) mehr als der Etat für 1911. Für das Kapitel Schiffbau werden gefordert: 71,7 Mill. Rubel (154,87 Mill. ℳ) — für Neubauten 28,3 Mill. Rubel (61,1 Mill. ℳ) mehr als

Digitized by Google

1911, für Armierungen 30,5 Mill. Rubel (65,88 Mill. ℳ) — gegen 1911 + 18,3 Mill. Rubel (39,5 Mill. ℳ), für Besoldung der Besatzungen 13,2 Mill. Rubel (28,5 Mill. ℳ), Indiensthaltungen 18,5 Mill. Rubel (39,96 Mill. ℳ), Kriegshäfen und Werften 15,5 Mill. Rubel (33,48 Mill. ℳ), Ausgaben aus dem Kriege 115 454 Rubel. — Für den Ausbau der Baltischen Flotte sind 29 Mill. Rubel (62,64 Mill. ℳ), für den der Schwarzmeerflotte (erste Baurate für 3 Linienschiffe, 9 Torpedoboote, 6 U-Boote) 23,9 Mill. Rubel (51,6 Mill. ℳ) angesetzt.

— Personal. Der Marineminister, Vizeadmiral Grigorowitsch, ist zum Admiral befördert. Verabschiedet ist Vizeadmiral Uspenski.

— Organisation. Der Entwurf für die Reorganisation der Marineverwaltung, der vom früheren Minister, Vizeadmiral Wojewodski, ausgearbeitet war, ist vom Admiral Grigorowitsch in einzelnen Punkten abgeändert. Die gesamte Marineverwaltung untersteht danach dem Minister, der auch für Bau und Ausrüstung der Schiffe verantwortlich ist. Der Gehilfe des Ministers, der in allen wirtschaftlichen Verwaltungsangelegenheiten selbständig ist, ist außerdem Vertreter des Ministers auf allen andern Gebieten der Verwaltung. Die Selbständigkeit und Unabhängigkeit des Chefs des Marinegeneralstabes, ebenso wie die Befugnisse des Chefs des Marinehauptstabes werden eingeschränkt. Vom Schiffbauressort wird die wirtschaftliche Seite völlig getrennt und einem besonderen Intendanturressort übertragen. Die Ausrüstung neuer Schiffe und die Grundreparatur alter liegt einem besonderen Schiffbauressort ob, während bisher Schiffbau und Ausrüstung in der Hauptschiffbauverwaltung vereinigt waren. Das Technische Komitee ist nur noch beratendes Organ.

— Schwimmende Streitkräfte. Die russischen Seestreitkräfte im Schwarzen Meer werden im Hinblick auf den italienisch-türkischen Krieg anscheinend auf einer höheren Bereitschaftsstufe gehalten als in sonstigen Jahren.

Die Linienschiffsdivision der Schwarzmeerflotte (5 Linienschiffe) manövrierte unter Vizeadmiral Boström am 2. Oktober vor dem Hafen von Constanza, indem sie in Dwarslinie auf die in der Einfahrt liegenden Untiefen zulief, dann um acht Strich nach Steuerbord wendete, um mit nochmaliger Wendung nach Steuerbord wieder Kurs in See zu nehmen. Bei Ausführung der anscheinend zu spät befohlenen und mit hoher Fahrt ausgeführten zweiten Wendung kamen das Flaggschiff „Panteleimon" und der diesem folgende „Ewstafi" auf Grund. „Panteleimon" konnte erst nach Ausladen von Kohlen und Munition abgebracht werden; das Schiff soll in seinen Verbänden nicht unerheblich beschädigt sein; es ist in Sjewastopol zunächst provisorisch repariert durch Aufsetzen von Platten auf das Leck und Ausgießen der betreffenden Abteilungen mit Zement. „Ewstafi" kam mit eigenen Mitteln sofort frei. — Der Minister hat eine Untersuchungskommission unter Vizeadmiral Sazarenny mit der Feststellung der Schuldfrage beauftragt. In der Presse wird dem Geschwaderchef, der trotz Abratens verschiedener Offiziere das Manöver ausgeführt habe, die Schuld zugeschrieben. — Ende Oktober ist Vizeadmiral Boström von der Stellung als Geschwaderchef enthoben und durch den Oberstkommandierenden des Hafens von Sjewastopol, Vizeadmiral Sjarnawski, ersetzt worden.

In Reval stießen auf der Reede die Torpedoboote „Storojewoi" und „Retiwy" zusammen, einander leicht beschädigend; ferner wurde das Torpedoboot „Djäjatelny" eingeschleppt, das im Nebel von einem andern Torpedoboot gerammt war und ein schweres Leck erhalten hatte.

Unterseeboote „Alligator", „Kaiman", „Krokodill" traten zur aktiven Baltischen Flotte.

Kreuzer „Awrora" trat im September eine Auslandsreise ins Mittelmeer an. Kanonenboot „Mandschur" ging von Wladiwostok nach Hankau.

Digitized by Google

— Schiffbau, Neubauten, Probefahrten. Vom Stapel lief: am 7. Oktober auf der Admiralitätswerft in St. Petersburg Linienschiff „Gangut", das letzte der vier 1909 auf Stapel gelegten Schiffe. Ablaufgewicht: 7600 t.

Die drei neuen Linienschiffe für die Schwarzmeerflotte sollten am 28. Oktober auf Stapel gelegt werden; sie erhalten die Namen „Imperatriza Maria", „Jekaterina II", „Alexander III".

Die Newski-Werft vollendete den Bau von drei für die schwimmende Torpedobootsbasis bestimmten Transportern „Petschora", „Mesen", „Suchona", während ein vierter, „Wodolei", noch bei der Crighton-Werft im Bau ist; die Schiffe sind als Eisbrecher eingerichtet.

Die Ijorski-Werke lieferten die vier Minensuchfahrzeuge (vgl. Juniheft 1911, S. 792) ab. Geschwindigkeit der Fahrzeuge: 12 kn.

— Schiffsverkauf. Die Marineverwaltung erzielte beim Verkauf von 27 alten Schiffen und Fahrzeugen 477 657 Rubel (vgl. Augustheft, S. 1046).

— Werften. Die Société minière et métallurgique de Nicopol-Mariupol in St. Petersburg hat eine Kapitalserhöhung um 3,3 Mill. Rubel beschlossen. Die neuen Mittel sollen zur Erweiterung der Mariupoler Fabrik dienen, um diese in den Stand zu setzen, den bei ihr bestellten Panzer für eins der drei Schwarzmeer-Linienschiffe zu liefern. Die Gesellschaft hat von der Firma Krupp das Recht erhalten, allein in Rußland starke Panzerung nach dem Kruppschen Verfahren herzustellen.

— Völkerrecht. In der russischen Neutralitätserklärung ist ausgesprochen, daß für Rußland die Bestimmungen der Haager Konvention vom 11. Oktober 1907 betreffend Neutralität im Kriege maßgebend sein sollen. Insbesondere ist der Aufenthalt von Schiffen der Kriegführenden in russischen Häfen und Hoheitsgewässern auf sieben Tage beschränkt. Die Zahl von Schiffen der Kriegführenden, die sich gleichzeitig in einem russischen Hafen aufhalten dürfen, wird durch den Hafenkommandanten festgesetzt; sie darf sechs nicht übersteigen. Prisen dürfen mit und ohne Begleitung in russische Häfen einlaufen, wenn sie dort festgelegt werden und den Spruch des Prisengerichts abwarten.

⚜

Österreich-Ungarn. Neubauten. Der Stapellauf des zweiten 20 000 t-Schiffes, von dem zurzeit 40 vH. fertiggestellt sind, ist aus technischen Gründen auf Februar 1912 verschoben worden. Die Kiellegung des in Fiume zu bauenden vierten Schiffes wird voraussichtlich erst im nächsten Herbst stattfinden können. Zurzeit ist noch kein Stapel vorhanden, auf dem es gebaut werden könnte.

— Häfen. Da sich die Beschränktheit des Raumes im Hafen von Pola mit Fertigwerden der 20 000 t-Schiffe noch unangenehmer fühlbar machen wird als jetzt, will man hier zum Festmachen dieser Schiffe — und zwar zunächst für 4 bis 6 — statt Bojen Vierkant-Vertäuungen an Ducdalben vorsehen, wie sie in Genua, Marseille, Piraeus und Portsmouth eingeführt sind. Um zu starke Beanspruchung der Ducdalben bei quer zum festgemachten Schiff wehendem starkem Wind zu vermeiden, sollen sie so angeordnet werden, daß durch Losmachen der Heckvertäuung das Schiff in den Wind schwoit.

— Unterseeboote. Aus den immer noch nicht abgenommenen Unterseebooten „I" und „II" des „Lake"-Typs werden jetzt die Gasolinmotoren entfernt, diese werden im Laufe des Winters durch Rohöl- und elektrische Motoren heimischen Fabrikats ersetzt.

Digitized by Google

— Flugapparate. In Pola wurde eine militär-aviatische Station unter Leitung eines Linienschiffsleutnants eingerichtet. Die in Gebrauch zu nehmenden Doppeldecker-Flugapparate sollen vermöge bootsartiger Kufen vom Wasser aufsteigen und aufs Wasser niedergehen können.

— Schiffe im Auslande. Der im östlichen Mittelmeer stationierte Panzerkreuzer „Kaiserin Maria Theresia" lag vom 6. bis 20. Oktober in Piraeus.

„Kaiser Franz Josef I." ging aus Anlaß der Revolution in China am 17. Oktober von Schanghai nach Hankau.

— Havarie. Das 115 t-Torpedoboot „XV" (99) lief am 23. September mit großer Fahrt auf die Gruizza-Klippe bei Lussin, wurde aber nach 3 Tagen geborgen. v. D.

⚜

Niederlande. Marineetat 1912. Der Voranschlag für den Marineetat 1912 fordert im ganzen 34 619 835 ℳ, d. i. 256 942 ℳ mehr als im Vorjahre bewilligt worden sind. Von den Ausgaben sind 28 839 929 ℳ für militärische Zwecke, 5 779 906 ℳ für Lotsen- und Seezeichenwesen bestimmt. Die Einnahmen, zum allergrößten Teil Lotsengelder, sind mit 5 939 115 ℳ angesetzt. In einer dem Etat beigegebenen Denkschrift des Marineministers wird ausgeführt, daß die Verteidigung der ostindischen Kolonien nicht ausschließlich den Torpedo- und Unterseebootsflottillen überlassen werden kann, und dementsprechend die Schaffung eines Kolonial-Geschwaders von vier Panzerschiffen beantragt. Die erste Rate für eins dieser Schiffe ist in den Etat eingestellt.

Im ganzen werden für Neubauten 7,14 Mill. ℳ gefordert, und zwar:

Erste Rate für ein Panzerschiff	385 099 ℳ
Schlußrate für die 1910 bewilligten 4 Zerstörer	3 014 901 „
Desgl. „ „ 1911 „ 3 Panzerkanonenboote	1 474 072 „
„ „ „ 1910 „ 2 Unterseeboote . . .	872 848 „
Erste Rate für 4 Torpedoboote	1 393 080 „
Zusammen . .	7 140 000 ℳ

Das auf der Regierungswerft Amsterdam zu bauende neue Panzerschiff soll ein Deplacement von 7600 t haben und mit zwei Kolbenmaschinen von 10 000 PS 18 kn laufen. Armierung: vier 28 cm-Geschütze L/45 in zwei Doppeltürmen, zehn 10,5 cm-SK L/50 und drei 53 cm-Torpedorohre. Panzerschutz: Gürtel 150 mm, Barbetten 240 mm, Panzerdeck 50 mm. Vier Scheinwerfer und Einrichtung für Funkentelegraphie. Baukosten rund 12 Mill. ℳ. Die neuen Torpedoboote erhalten ein Deplacement von 180 t, eine Geschwindigkeit von 30 kn und eine artilleristische Armierung von zwei 7,5 cm-SK L/30. Sie sollen auf niederländischen Werften gebaut werden.

Außerdem werden im Kolonialetat, der noch rund 20,4 Mill. ℳ für die Unterhaltung der in Niederländisch-Indien stationierten Schiffe einschließt, 490 000 ℳ zur Beschaffung von 180 Minen, System Harlé, und 1,7 Mill. ℳ für die Fertigstellung eines Schwimmdocks für den Hafen von Soerabaja gefordert.

Die im Jahre 1910 bewilligten beiden Minenleger haben die Namen „Meduſa" und „Hydra" erhalten.

Die Personalstärke betrug am 1. Januar 1911 11 175 Köpfe.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Schlechtwetternavigation kleinerer Fahrzeuge an der Küste.

Zwei Faktoren beeinflussen bei schlechtem Wetter die Navigation auf kleineren Fahrzeugen in erster Linie ungünstig und zwingen, zu anderen als den üblichen Mitteln zu greifen: die Unzuverlässigkeit des Kompasses und der Fahrtverlust.

Bei starken Bewegungen des Kompaßstandes wird verhältnismäßig bald der Augenblick eintreten, wo der Kompaß infolge seiner Trägheit zu arbeiten beginnt, und zwar unter Umständen um mehrere Striche. Ist das Kurssteuern in solchen Fällen schon schwer, so daß die Rudergänger besonders sorgfältig ausgewählt werden müssen — wenn anders man nicht mit einer erheblichen seitlichen Versetzung rechnen will —, so wird die übliche Ortsbestimmung durch Kreuz- oder Dreifachpeilung hier bereits so unzuverlässige Ergebnisse zeitigen, daß man von ihr abgehen muß. Die Peilfehler, die durch das Mitschwingen und Arbeiten des Kompasses entstehen, werden zu groß, und das naturgemäß um so mehr, je weiter die Objekte entfernt sind. Je nach den Seeeigenschaften des Fahrzeugs können solche Verhältnisse schon von Windstärke 4 an eintreten, es handelt sich also keineswegs um Ausnahmeerscheinungen. Es ist dies einer jener Fälle, in denen alle persönliche Genauigkeit und Sorgfalt die technische Unzulänglichkeit eines navigatorischen Hilfsmittels nicht ausgleichen kann, also geradezu nutzlos ist; nur radikale Abkehr von dem Unzuverlässigen zum Zuverlässigeren kann hier helfen. Es handelt sich demnach um einen vollständigen Verzicht auf den Kompaß für die Zwecke der Ortsbestimmung und die Verwendung eines anderen Verfahrens. Dieses finden wir in der Doppelwinkelmessung; es soll aber gleich vorausgeschickt werden, daß hier eine besondere Verwendungsform dieses Verfahrens gemeint ist. Das Messen der Winkel mit Sextanten oder Oktanten und ihr Einstellen am Doppeltransporteur ist fraglos die genaueste Arbeitsweise; sie verlangt aber viel Steuermannspersonal und teilweise auch eine ruhigere Plattform, als wir sie hier annehmen. Dagegen lassen sich mit dem Doppelwinkelmesser (ohne Stativ, dessen Benutzung bei stark bewegtem Schiff natürlich ausgeschlossen ist) genügend zuverlässige Beobachtungen anstellen, ohne daß alle drei Beobachter ausgebildete Spezialisten zu sein brauchen. Durch Übung erlangen Leute mit guten Augen sehr bald eine brauchbare Fertigkeit im Handhaben des überaus einfachen Instruments und im sicheren Beobachten, so daß der Wachoffizier mit seinem normalen Brückenpersonal in der Regel in der Lage ist, so viel Ortsbestimmungen dieser Art vorzunehmen, wie er für gut hält.

Über die Handhabung des Instruments braucht nichts weiter gesagt zu werden. Seine Verwendung in der obenerwähnten Weise war dem Verfasser selbst bei sehr starken Bewegungen des Schiffes (Schlingern bis zu 30°) möglich und ergab gute Ortsbestimmungen. Sehr wesentlich ist die Wahl der Objekte nach Entfernung, Winkel und Peilung. Der Einfluß dieser Faktoren auf den Wert der Ortsbestimmung darf als bekannt vorausgesetzt werden.

Wo Deckpeilungen vorhanden sind, die unter allen Umständen zu den wertvollsten Mitteln der Navigation gehören, wird man sich ihrer bei schlechtem Wetter besonders gern bedienen, weil auch sie gestatten, die Fehler des unzuverlässig werdenden Kompasses auszuschalten, und zwar unter Umständen auch für das Kurssteuern. Genaue Objektskenntnis, wie sie nur aus längerer Praxis gewonnen werden kann, spielt hierbei eine große Rolle und verleiht erst diejenige Sicherheit, die ein volles Ausnutzen der in dem Navigieren nach Deckpeilungen gebotenen Möglichkeiten gestattet.

Digitized by Google

Der zweite fühlbare Ausfall bei der Schlechtwetternavigation kleinerer Fahrzeuge ist das Aufhören einer zuverlässigen Kenntnis der eigenen Fahrt. Der Fahrtverlust ist nach Richtung und Stärke von Wind und Seegang so verschieden, daß auch bei langer Praxis eine ausreichend genaue Schätzung unmöglich ist; hierzu treten die für die Küstennavigation besonders in Betracht kommenden Stromverhältnisse, die ihrerseits wieder durch das Wetter oft nicht unerheblich beeinflußt werden. Aus allem diesem ergibt sich die Notwendigkeit dauernder sorgfältiger Bestimmung der Fahrt über den Grund. Verfügt man über eine Reihe guter Ortsbestimmungen, so ergibt sich die Fahrt von selbst, werden erstere aber, z. B. wegen Mangels an Objekten, spärlich, so muß mit anderen Mitteln danach gestrebt werden, einen Anhalt für die Fahrt zu gewinnen. Hier stellt sich als höchst wertvolles Hilfsmittel das Lot in seinen verschiedenen Verwendungsformen ein, gleichzeitig die beste Kontrolle der Ortsbestimmungen. Die Tiefenverhältnisse unserer heimischen Küstengewässer sind zum größten Teil so charakteristisch, daß eine intensive Lotnavigation sehr lohnend ist. Auf eine gründliche Ausbildung an Handlot und Lotmaschine sollte daher größter Wert gelegt werden. Mit dem etatsmäßigen 10 Kilo-Lot kann man bei Tiefen bis zu 18 m und bis zu 9 kn Fahrt sichere Lotwürfe erzielen; dazu gehört freilich viel Übung und vor allem unermüdliche Kontrolle der Lotgasten; auch bei 10 kn Fahrt sind auf Tiefen bis zu 15 m noch gute Lotungen erreicht worden. Das Handlot hat, solange es sichere Ergebnisse bringt, gegenüber der Lotmaschine den Vorteil unmittelbarer Aufsicht von der Brücke aus, schnelleren Lotens und schnellerer Ankunft der Resultate an der Navigationsstelle. Bei der Ansteuerung der Küste, beim Befahren von Flußmündungen oder Küstenfahrwassern wird es oft allein verwendbar sein; von der Sicherheit der Lotausbildung hängt dann die Sicherheit der Navigierung zum großen Teile ab. Bei Benutzung der Lotmaschine*) ist eine routinemäßig eingerichtete Befehls- und Meldeverbindung zwischen Brücke und Lotstand sehr wesentlich. Bei jeder Lotung, die für die Ortsbestimmung nutzbar gemacht werden soll, muß die Uhrzeit einwandfrei genommen werden; dies ist besonders wichtig und wird, namentlich bei der Benutzung des Handlots, nur zu leicht verabsäumt. Für planmäßige Lotungen auf längeren Kursen empfiehlt sich die Verwendung der bekannten Pauspapierstreifen, die die gegißte Versegelung, die Uhrzeiten und Lotergebnisse — einschließlich Grundproben — aufzunehmen haben und ein bequemes Arbeiten mit diesen Faktoren auf der Karte ermöglichen. Hat man die Wahl, so legt man bei längeren Routen die Kurse zweckmäßig so, daß charakteristische Tiefenunterschiede überschritten werden. Ist man aber in engen Gewässern auf die Lotnavigierung angewiesen, so empfiehlt es sich, wenn die Tiefenverhältnisse es gestatten, vorhandene Rinnen oder Bänke nicht zu queren, sondern auf der Böschung entlang zu navigieren; dieses Verfahren bietet den Vorteil, daß die ändernden Tiefen sofort einen Anhalt für die seitliche Versetzung — auf die Richtung der Fahrrinne bezogen — geben.

Schließlich soll in diesem Zusammenhang ein Hilfsmittel nicht unerwähnt bleiben, das auf den ersten Blick allerdings nicht zu den Besonderheiten der Küstennavigation zu gehören scheint: die astronomische Ortsbestimmung. Sie hat für unseren Fall den großen Vorzug, unabhängig vom Kompaß zu sein, und ist für einen geübten Beobachter auch noch bei ziemlich bewegtem Schiff möglich, solange die Kimm brauchbar ist: es braucht sich dabei keineswegs immer um ein vollständiges astronomisches Besteck zu handeln, auch eine einzelne astronomische Standlinie kann in Verbindung mit anderen Werten (Lotstandlinien, einzelnen Gelegenheitspeilungen u. a.) ein brauchbares Besteck geben. Übung ist auch hier ein Haupterfordernis, zumal wenn

*) Man verwende stets zwei Röhren auf einmal wegen der häufigen, leicht bis zu 10 Prozent der Tiefe betragenden Fehler, und mittle dann.

Digitized by Google

man an Sternbeobachtungen bei teilweise bedecktem Himmel denkt; dafür ist aber die zuverlässig beobachtete astronomische Ortsbestimmung das denkbar Sicherste. Wie bei Tage außer der Sonne die Venus hierfür nutzbar gemacht werden kann, ist erst kürzlich von berufener Seite in dieser Zeitschrift dargelegt worden. („Marine-Rundschau" 1911, Augustheft, S. 1048.)

Die hier besprochenen Navigationsverfahren können in keiner Weise den Anspruch erheben, etwas Neues zu sein; ihre Verwendung bei der Küstennavigation kleinerer Fahrzeuge wird indessen nicht immer üblich sein. Der Zweck dieser Zeilen war, daran zu erinnern, welche Bedeutung diesen besonderen Methoden bei schlechtem Wetter zukommt. Was aber unter ungünstigen Umständen sicher funktionieren soll, das muß unter normalen Umständen eifrig geübt sein. Deshalb sollte kein Küstennavigateur es versäumen, auch bei glattem Wetter alle die Hilfsmittel mit Energie und Ausdauer zu üben, auf die er sich bei schwerer See, bei unsichtigem Wetter auf jeden Fall mitunter allein verlassen kann, und die ihm eine unvergleichliche navigatorische Sicherheit geben: Doppelwinkelmessung, Lot, Objektskenntnis und astronomische Beobachtung.

G. v. J.

Digitized by Google

Zeitschriftenschau.

In dem Novemberheft 1910 der „Zeitschrift für Staatswissenschaften der Kaiserlichen Universität Tokyo" findet sich ein **Aufsatz des Professors der Staatswissenschaften Dr. Matsuoka,** in dem dieser **die Verdienste** seines Lehrers und persönlichen Freundes, **des verstorbenen Professors Dr. Ernst von Halle,** um die Volkswirtschaft im allgemeinen sowie um die Förderung der wissenschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Japan im besonderen würdigt. Die Schriftleitung, die dem Verstorbenen, ihrem langjährigen erfolgreichen Mitarbeiter, ein ehrendes Andenken bewahrt, entnimmt dem Aufsatz des Professors Dr. Matsuoka folgende Ausführungen:

„Ein schmerzlicher Verlust hat mich betroffen; mein hochverehrter persönlicher Freund und Lehrer, Professor Ernst von Halle, ist dahingeschieden, ein durch und durch seiner Wissenschaft ergebener Mann, dessen unermüdliche Schaffenskraft, rastlosen Pflichteifer und vornehme Selbstlosigkeit ich ganz besonders hervorheben muß. Er gehört zu der wachsenden Zahl derjenigen Volkswirte, deren Tätigkeit durch die enge Verbindung von Wissenschaft und Praxis ihren Wert erhält. Sein umfangreiches Wissen und Können hat er für wichtige wirtschaftspolitische Ziele seines Landes eingesetzt und hat umgekehrt die Tätigkeit der Verwaltungszweige, in denen er gearbeitet hat, wissenschaftlich zu vertiefen und zu befruchten versucht. Als Lehrer und Gelehrter hat er auch auf ausländische Studenten und Gelehrte starken Einfluß ausgeübt. Der Kreis seiner japanischen Schüler und sein tätiges Interesse für die Lösung japanischer Wirtschaftsfragen, namentlich für die Organisation des Ostasiatischen Wirtschaftsarchiv in Tokio, lassen seine Tätigkeit auch für Japan beachtenswert erscheinen. Es ist daher erklärlich, daß ich Professor von Halle stets ein ganz besonderes Maß von Verehrung gezollt habe; sein hervorragendes Interesse für unser Land und unsere Wirtschaftsverhältnisse hat mir bei meinem ersten Aufenthalt in Deutschland dieses Land sozusagen zu einer zweiten Heimat gemacht. Jeder wird mir nachfühlen können, daß ich es bei meinem zweiten Aufenthalt über einjähriger Abwesenheit von Deutschland leer und verlassen gefunden habe, nachdem meinen Freund und wissenschaftlichen Berater ein allzu früher Tod dahingerafft hat. Aber nicht nur ich allein betrauere tief von Halles Hinscheiden, für ganz Japan bedeutet sein Tod einen schweren Verlust. Um dies zu verstehen, vergegenwärtige man sich, daß, wie Japan durch ein politisches Bündnis mit England und, man könnte sagen, durch ein geschäftliches mit Amerika verbunden ist, ein wissenschaftliches zwischen Japan und Deutschland besteht; zwar ist dieses Bündnis öfters infolge der Politik anderer Mächte gestört worden, es kann aber nicht zerstört werden, weil das japanisch-wissenschaftliche System das deutsche zum Vorbilde hat und sich daher auf dem deutschen aufbaut; deshalb kann kein Japaner an eine Lösung dieses geistigen Bündnisses mit Deutschland denken, sondern muß wünschen und wünscht, wie ich es selbst stets tue, daß es im Gegenteil enger und enger werde. Ein Glied in der großen Kette von Gelehrten, welche dieses beide Länder umschlingende Band zu festigen bestrebt waren, war auch Professor von Halle: darum beklagen meine Landsleute und ich so sehr seinen Verlust. Wäre der von uns allen hochgeschätzte Gelehrte am Leben geblieben, so hätte er viel dazu beitragen können, das schon von altersher bestehende wissenschaftliche Band zwischen Japan und Deutschland immer inniger zu gestalten, weil er stets für Japan und die Japaner eingenommen war und sich für die wirtschaftlichen Fragen unseres Landes interessierte. So hat mir Baron Prof. Y. Sakatani, der ehemalige Finanzminister, der sich bei seinem Aufenthalt in Deutsch-

Digitized by Google

land auf meine Empfehlung mit Professor von Halle über Finanzfragen beriet, mit der besten Anerkennung von dessen Kenntnissen über das japanische Finanzwesen berichtet.

Es ist mir daher ein Bedürfnis, den Lebenslauf dieses Mannes zu schildern, der, im besten Mannesalter stehend, so plötzlich aus seiner vielseitigen Arbeit abberufen worden ist, und dessen Tod auch, wie gesagt, in Japan ein schmerzliches Echo gefunden hat."

Hier folgt der Lebenslauf des Verstorbenen sowie eine Würdigung seiner Werke im einzelnen, auf die wir nicht einzugehen brauchen, da sie unseren Lesern bekannt sind.

Das Beiheft zum „Militär-Wochenblatt" (Nr. 8, 1911) bringt einen sehr inhaltsreichen und glänzend geschriebenen Artikel von Oberleutnant Endres: „Einige Gedanken über das kriegsgeschichtliche Studium des Truppenoffiziers.

Im Hinblick auf die wiederholte Behandlung dieses und verwandter Themata in der Marine-Rundschau — Februarheft 1910: Entstehung und Verwertung seekriegsgeschichtlicher Schilderungen von Freiherrn von Maltzahn; August-Septemberheft 1909: Ableitung taktischer Grundwahrheiten aus der Seekriegsgeschichte von Kontreadmiral Glatzel; Septemberheft 1911: Ratschläge für die Beschäftigung mit der Seekriegsgeschichte von demselben Verfasser — muß die Schriftleitung auf eine eingehende Besprechung des Aufsatzes verzichten; sie möchte indessen nicht unterlassen, die interessanten und anregenden Ausführungen ihren Lesern zum Studium und zum Vergleich mit den in der Rundschau veröffentlichten zu empfehlen.

Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Der russisch-japanische Krieg. Amtliche Darstellung des russischen Generalstabes. Deutsche Ausgabe von Oberstleutnant Frhr. v. Tettau. Band III, 2. Teil: Von der Schlacht am Schaho bis einschließlich der Schlacht bei Sandepu. Vorstoß des Kavalleriekorps Mischtschenko auf Yinkou. 8,50 M. — Band IV, 1. Teil: Die der Schlacht von Mukden unmittelbar vorausgehenden Ereignisse und die Schlacht selbst bis einschließlich 6. März. 8,50 M. — Band IV, 2. Teil: Der Rückzug der 3. und 1. Armee auf die Positionen am Hunho. Durchbruch bei Kiusan. Rückzug der Mandschurei-Armeen auf Tielin und die Positionen von Sypingai. 8,50 M. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Die deutsche Bearbeitung des umfangreichen russischen Generalstabswerkes schreitet dank der außerordentlichen Arbeitskraft des Oberstleutnants Frhr. v. Tettau so schnell vorwärts, daß nur noch der 2. Teil des V. Bandes fehlt, dessen Erscheinen auch bald zu erwarten ist.

Der 2. Teil des III. Bandes beginnt mit dem Stillstand der Operationen, der nach der Schlacht am Schaho eintrat. Vier Monate stand die russische Armee in einer befestigten, 50 km ausgedehnten Stellung dem Feinde dicht gegenüber, bis sich der russische Führer endlich zur Offensive entschloß, als Port Arthur fiel und dadurch die dort befindliche japanische Armee für die Feldoperationen verfügbar wurde.

Am 25. Januar begann die Offensive. Der Plan trug aber bereits den Keim des Mißerfolges in sich. Wenn der entscheidende Angriff hauptsächlich durch die auf dem rechten Flügel befindliche 2. Armee (Grippenberg) geführt werden sollte, so mußte der Gegner in der Front durch die in der Mitte befindliche 3. Armee (Kaulbars) sowie durch den linken Flügel (1. Armee unter Linewitsch) durch Angriff gefesselt werden. Statt dessen sollten diese beiden Armeen erst angreifen, wenn der rechte Flügel Erfolg hatte. Da nun zudem der Angriff des rechten Flügels, obgleich er über die Überlegenheit verfügte und die Japaner überraschte, nicht entschlossen durchgeführt wurde, scheiterte die ganze Offensive. Es fehlte Kuropatkin hier, wie stets, der feste Wille, zu siegen und hierzu alle Kräfte rücksichtslos einzusetzen.

Der IV. Band enthält die Darstellung des großen Schlußkampfes bei Mukden und umfaßt zwei Teile. Er bietet die erste erschöpfende Beschreibung des Riesenkampfes, der das Schicksal des Krieges endgültig besiegelte. Die Schilderung dieses wochenlangen Ringens wird nicht allein durch die örtliche und zeitliche Ausdehnung des Kampfes, sondern ganz besonders durch die völlige Vermischung der Verbände in hohem Maße erschwert. Trotzdem ist es dem russischen Generalstab gelungen, diese Schwierigkeiten zu überwinden und eine klare und erschöpfende Darstellung zu liefern. Die Übersichtlichkeit ist von dem deutschen Bearbeiter durch geeignete Kürzungen und Zusammenfassungen erhöht worden. Wir können in einer Besprechung des Werkes nicht den Einzelheiten des Kampfes folgen, sondern nur in großen Zügen die Hauptgründe der russischen Niederlage hervorheben, wie sie sich aus dem Generalstabswerk ergeben.

Wiederum, wie vor Sandepu, standen die Russen in einer verschanzten Stellung, deren Ausdehnung, ohne die Ostabteilung, von Syfantai bis zum Kautulin-Paß 85 km betrug. Wie schwierig es war, nachdem man sich einmal so festgelegt hatte,

Digitized by Google

zum Angriff vorzugehen und an einer Stelle die Überlegenheit zu erlangen, leuchtet ein. Auch der Angriffsplan war ähnlich wie bei Sandepu. Der rechte Flügel, die 2. Armee Kaulbars, sollte den Angriff beginnen, während die Mitte, 3. und 1. Armee, den Gegner nur beschäftigen sollte, statt ihn anzugreifen. Inzwischen machte sich das Vorgehen der von Port Arthur eingetroffenen 3. japanischen Armee gegen den russischen rechten Flügel bemerkbar. Kaulbars nahm von der Offensive Abstand, während Kuropatkin hauptsächlich seinen linken Flügel durch die im Gebirge vorgehende 5. japanische Armee für bedroht hielt und ihn verstärken zu müssen glaubte. Damit war man in die Verteidigung geworfen und zugleich über die Hauptangriffsrichtung der Japaner getäuscht. Während der Angriff der Japaner in der Mitte nur geringe Fortschritte machte, holte die 3. Armee nach Überschreiten des Hunho zur entscheidenden Umfassung des russischen rechten Flügels aus, schwenkte rechts ein und umfaßte Mukden. Nun wurde der Rückzug der Russen unvermeidlich, der Feldzug war entschieden.

Auf beiden Seiten hatten annähernd gleiche Kräfte gefochten, etwas über 300 000 Mann.

Der deutsche Bearbeiter faßt zum Schluß nochmals die Hauptursachen der russischen Niederlagen zusammen. Es war dies der Mangel an Initiative, an Wagemut und Entschlußkraft, an einheitlichem Einsetzen der Kräfte, der sich beim obersten Führer wie bei den Armeeführern zeigte. Im Gegensatz dazu haben die Japaner ihre glänzenden Erfolge vorwiegend dem kühnen Wagemut ihrer Führer zu danken.

Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg (Beihefte zu „Streffleurs Militär. Zeitschrift"). 34./35. Heft: Kämpfe bei Liaojan. Ereignisse vom 3. bis 5. September. Schlußwort. — Wien 1911. Seidel & Sohn.

Das vorliegende Heft führt die mit dem 28. Heft begonnene Darstellung der Schlacht von Liaojan zu Ende. Von besonderem Interesse ist das Schlußwort. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Umfassung durch den japanischen rechten Flügel nördlich des Taitsiho nur mit unzureichenden Kräften unternommen wurde. Es bedurfte auf russischer Seite nur des bestimmten Entschlusses zum Angriff, um hier einen großen Erfolg zu erringen. Es wird daher die Frage aufgeworfen, ob nicht besser von den Japanern der Erfolg auf dem linken Ufer durch eine Umfassung mit starkem westlichen Flügel zu erstreben war. „Es scheint, als ob es in diesen kritischen Tagen auch der japanischen Schlachtleitung an jener überragenden Beherrschung der Verhältnisse gefehlt hätte, die zu besitzen nur als Vorrecht höchsten Feldherrtums erscheint."

Geschichte der neuesten Zeit, vom Frankfurter Frieden bis zur Gegenwart. Von Gottlob Egelhaaf. Dritte und vermehrte und verbesserte Auflage. — Carl Krabbe Verlag Erich Gußmann in Stuttgart. — Ein starker Band, geheftet 9 *M*, in Leinen gebunden 10 *M*.

Wer in unseren Tagen im politischen Leben steht und vielleicht gar zur Mitarbeit genötigt ist, empfindet es als ganz besondere Schwierigkeit, daß es trotz oder vielleicht gerade wegen der erdrückenden Fülle des Nachrichtenwesens nahezu unmöglich ist, die Ereignisse, selbst wenn sie erst einige Monate zurückliegen, sich getreulich und vollständig ins Gedächtnis zu rufen und mit den auf diese Weise gewonnenen Tatsachen zu operieren. Was nur die Zeitung brachte, ist hoffnungslos weggeschwemmt, und selbst die Literatur der Fachzeitschriften und Broschüren ist so vielgestaltig und unübersichtlich, daß es außerordentlich mühselig ist, damit zu arbeiten. Allein in diesem Tatbestand liegt die vollständigste Rechtfertigung des oben genannten Buches. Ein solches Buch hat freilich wiederum mit einem sehr wesentlichen Bedenken zu rechnen, indem es von lebenden Menschen und von werdenden und in der Wandlung begriffenen Dingen berichten soll. Viele Nachrichten stecken noch „in

Digitized by Google

den geheimen Akten", und bei allem Freimut ist es nicht immer möglich, alle Rücksichten beiseite zu lassen, zumal da es nicht ausgeschlossen ist, daß rücksichtsloses Vorgehen entsprechende Gegenmaßregeln nach sich zieht. Daß Egelhaafs Buch die dritte Auflage zu verzeichnen hat, dürfte in gleicher Weise als Beweis dafür gelten, daß ein starkes Bedürfnis für eine solche Zusammenstellung des neuesten, eben erst geschichtlich werdenden Materials vorliegt, und daß der Verfasser es glücklich verstanden hat, die oben angedeuteten Klippen zu umschiffen. Er erwähnt selbst hier und da, daß volle Klarheit erst ein Einblick „in die geheimen Akten" gewähren wird, und er beschränkt sich, wenn überwiegende Rücksichten nicht überall gestatten, der Außenwelt den begehrten und von den Mutmaßungen der Tagespresse unschleierten Einblick zu gewähren. Alles in allem wird Egelhaafs Werk der überaus schwierigen Aufgabe in mustergültiger Weise gerecht, und wer sich über die Entwicklungsgänge der jüngsten Vergangenheit Rat holen will, wird darin erwünschte Belehrung finden.

Briefe Kaiser Wilhelms des Ersten nebst Denkschriften und anderen Aufzeichnungen in Auswahl. Herausgegeben von Erich Brandenburg. — Leipzig, Insel-Verlag. — Preis 3 *M*, in Leder gebunden 5 *M*.

Von den Briefen, Reden und Schriften Kaiser Wilhelms des Großen besitzen wir außer den Arbeiten rein militärischen Inhalts die große zweibändige Sammlung des Geheimen Archivrates Professor Berner, an die dieser wenige Tage vor seinem Tode die letzte Hand anlegte. Auf dieses im Jahrgang 1905, S. 1547, eingehend besprochene Werk stützt sich in wesentlichen Beziehungen die Arbeit von Brandenburg, die aber außerdem in der Lage war, das Bernersche Buch durch einige in der Zwischenzeit bekannt gewordene Briefe zu ergänzen. Den Briefen vorangestellt ist eine Charakteristik des Kaisers unter Hinweis auf die wichtigsten Ereignisse seines Lebensganges, soweit sie auf seine Handlungen einen bestimmenden Einfluß übten. Die Aufzeichnungen beginnen mit dem Jahre 1808, und wir begleiten auf diesem Wege den Kaiserlichen Herrn bis in die letzten Monate seines langen, an Arbeit, Mühe und Erfolgen so reichen Lebens. Ein besonderes Augenmerk hat der Herausgeber auch darauf gerichtet, in den Briefen das Verhältnis zu Bismarck in die Erscheinung treten zu lassen, das ja für den Herrn wie für den Diener in gleicher Weise ehrenvoll war. 43 Seiten am Schlusse des Buches sind einer langen Reihe von Anmerkungen gewidmet — die Nummern beziehen sich auf die einzelnen Briefe usw. —, die unter Hinweis auf die einschlägige Literatur die erforderlichen Erläuterungen geben. Da noch heute zum Verständnis der Gegenwart ein Einblick in die Periode erforderlich ist, auf der wir fußen, haben die Briefe Kaiser Wilhelms in ihrer Mehrheit noch heute ein nahezu aktuelles Interesse, und es ist mit Freuden zu begrüßen, daß der rührige Verlag auch diese Auswahl dem Kreise seiner volkstümlichen Veröffentlichungen einverleibt hat.

Karl Friedrich v. Klödens Jugenderinnerungen. Nach der ersten von Max Jähns besorgten Ausgabe neu bearbeitet von Karl Koetschau. — Leipzig, Insel-Verlag. — Preis 3 *M*, in Ganzleinen oder Leder gebunden 5 *M*.

Karl v. Klödens Jugenderinnerungen bilden ein überaus interessantes Gegenstück zu dem bekannten Buche von Kügelgen. Während aber die Aufzeichnungen des letzteren trotz zeitweise schwieriger äußerer Verhältnisse sich auf der Höhe des Lebens bewegen, zeigt uns Klödens Lebensgang das mühsame, aber rastlose und nimmer verzweifelnde Emporringen aus der tiefsten Armut und auf hartem, steinigem Wege bis zu einem Ziele, das ihm volle innere und äußere Befriedigung, Anerkennung und Ehren brachte. Nichts war in den verschiedenen Abschnitten dieses Lebensganges, was aufwärts zeigte, die meisten wären auf der untersten Stufe stehen-

Digitized by Google

geblieben, viele untergegangen. Gleichwohl zeitigt auch dies mühevolle Vorwärtsdringen nicht nur freudlose Entsagung, sondern niemals verläßt diesen seltenen Mann die Freudigkeit des Herzens, die ihn, in den Anfängen vielleicht sich selber unbewußt, nach oben trägt. Wenn irgend ein Buch, so ist dieses für die Arbeiterbibliotheken zu empfehlen, weil jeder Leser daraus ersehen kann, daß es ihm auch heute noch möglich ist, bei nicht ermattendem Wollen aus dem Dunkel zum Licht emporzusteigen. Aus gleichem Grunde wird es in den Mannschaftsbüchereien einen geeigneten Platz finden.

Johannes Müller: **Hilfsbuch für Schiffsoffiziere und Navigationsschüler.** 8^0, XV u. 124 Seiten. — Berlin 1911, J. Springer. — Preis gebunden 8 *M*.

Das Hilfsbuch ist von den in den Kreisen der Kauffahrtei meistgelesenen Fachzeitschriften als Erfüllung eines langgehegten Bedürfnisses nach einem Nachschlagebuch begrüßt worden, aus dem sich Kapitän und Schiffsoffiziere in allen Fragen, mit denen ihr Beruf sie in Verbindung bringt, Antwort holen können. Leider ergab die eingehende Prüfung, daß verschiedene Unrichtigkeiten aufgenommen sind, die den Wert des Buches beeinträchtigen. Es ist zu wünschen, daß der Verfasser nach Rückkehr aus der Antarktis die vor der Ausreise durch Zeitmangel beeinträchtigte gründliche Durchprüfung der aufgenommenen Formeln usw. nachholt und unter Berücksichtigung der sonst laut gewordenen Wünsche nach Aufnahme und Streichung einzelner Angaben in einer zweiten Auflage ein vollkommenes Buch vorlegt, das seinen Berufsgenossen ein zuverlässiger Ratgeber werden wird. Die Seeoffiziere, namentlich die navigatorisch tätigen, werden viel Brauchbares in dem vorliegenden Buch finden. M.

Grundzüge der physischen Erdkunde. Von Dr. Alexander Supan. Fünfte umgearbeitete und verbesserte Auflage. Mit 270 Abbildungen im Text und 20 Karten in Farbendruck. — Leipzig 1911, Verlag von Veit & Co. — Preis 18 *M*, gebunden 20,50 *M*.

Das ohne sein Register 909 Seiten starke Werk von Supan gehört zu denjenigen, über die wir an dieser Stelle nur berichten, nicht aber ein Urteil abgeben können. Es umfaßt und behandelt alle die Einflüsse, von denen die Gestaltung der von uns bewohnten Erdoberfläche unter der Einwirkung des Lichts, des Wassers und der Wärme abhängt. Dahin gehören die Schwankungen der Temperatur, die Winde und Niederschläge, dahin die Gezeiten und Meeresströmungen, die Bodenbewegungen durch vulkanische Ausbrüche und Erdbeben, durch Verwitterungen und Ausspülungen, die Oberflächenformen in ihrer Schichtung und Faltung und endlich die Pflanzendecke und die geographische Verbreitung der Tiere, die zu mancherlei Schlüssen über früher bestandene und jetzt verschwundene Zusammenhänge den Anlaß gibt. Trotz des großen Umfanges des Werkes behandeln bei der Fülle des Stoffes die einzelnen Kapitel ihren Gegenstand nur knapp, während sorgfältige Literaturangaben zu eingehenderem Studium anregen und ein 60 Seiten starkes Register das Nachschlagen erleichtert. Da jedes einzelne Kapitel für sich das lebhafteste Interesse in Anspruch zu nehmen geeignet ist, und namentlich der Seemann vieles darin finden wird, worüber ihm klare, von der Theorie nicht mehr als nötig belastete Aufschlüsse erwünscht sind, so wird Supans Werk z. B. in der Bücherei der Marineschule und der Schulschiffe eine geeignete Stätte finden. Die beigegebenen Abbildungen dienen im Sinne von Figuren nur als Erläuterungen des Textes, die Karten in Merkator-Projektion sind dazu bestimmt, die Verbreitung und die Richtungslinien der im Text erläuterten Einflüsse und Vorkommen auch noch bildlich vor Augen zu führen.

Digitized by Google

Handbuch der militärischen Sprengtechnik für Offiziere aller Waffen. Von Bruno Zschokke. Mit 299 Textfiguren und 5 Tafeln. — Leipzig, Verlag von Veit & Co. — Preis 14 ℳ.

Nachdem seit Sebastopol der Minenkrieg keine Anwendung mehr gefunden hatte, glaubte man zumeist, daß ihm nur noch historisches Interesse beiwohne. Erst Port Arthur lehrte, daß heute noch im Kriege jedes Mittel recht ist, wenn es gilt, den Gegner niederzuzwingen. Immer größere Bedeutung gewinnt auf der anderen Seite die Sprengtechnik, seit die Bewegung wie die Versorgung der Heere in stets wachsendem Maße von den Verkehrsverbindungen mit der Heimat von Eisenbahnen, Brücken und sonstigen Zufahrtslinien abhängig sind. Der Überfall von Fontenoy im Jahre 1870, der für mehrere Wochen die einzige dem deutschen Heere zur Verfügung stehende Schienenstrecke unfahrbar machte, wird noch für lange als klassisches Beispiel in dieser Richtung dienen können, ebenso wie die Sprengung der Seinebrücken bei Rouen zeigt, wie leicht hier Fehler gemacht werden können und wie schwer es ist, einmal begangene Versäumnisse wieder gut zu machen. Das sehr gut geschriebene Werk des schweizerischen Geniehauptmanns Zschokke bringt sämtliche Voraussetzungen des Minenkrieges und sämtliche Erfordernisse der Sprengtechnik in umfassender Weise zur Darstellung und erläutert sie an Beispielen der Kriegsgeschichte, wobei insbesondere Sebastopol und Port Arthur und für den Feldkrieg 1870 reiche Ausbeute gaben. Mit Recht wendet sich der Verfasser an die Offiziere aller Waffen, denn was der Pionier berufsmäßig lernen muß, wird auch für die übrigen Truppengattungen von Interesse sein und in vielen Fällen ihre Mitwirkung in Anspruch nehmen. Zu bemerken ist, daß der Verfasser nur die Verhältnisse des Landkrieges behandelt; der Minenkrieg auf dem Wasser ist außer Betracht gelassen.

Vom fünften Jahrgang der **volkstümlichen Vorträge des Instituts für Meereskunde** liegen die Hefte 5 bis 8 vor, und zwar:

Wittmer: „Zusammensetzung und Taktik der Schlachtflotten in Vergangenheit und Gegenwart",

Maurer: „Der Kreisel als Kompaßersatz auf eisernen Schiffen",

Lütgens: „Valparaiso und die Salpeterküste",

Michelsen: „Unterseebootsunfälle, unter besonderer Berücksichtigung des Unfalls auf »U 3«".

Im ganzen ist die Sammlung damit auf die Zahl von 56 Heften gestiegen; wir bringen sie, wenn auch dies und jenes darin „zu hoch" sein mag, erneut zur Anschaffung für Mannschafts- und Arbeiterbüchereien in Erinnerung.

Aus Bremens vergangenen Tagen. Geschichtliche Bilder aus der Zeit vom 8. bis zum 18. Jahrhundert. Von August Snock, Lehrer in Bremen. — Druck und Verlag der Bremer Zeitungs-Gesellschaft. — Preis 2,50 ℳ.

Im Jahrgang 1905, S. 663, besprachen wir die dreibändige Geschichte der Stadt Bremen von Bippen, indem wir damals bemerkten, wie dieses große Werk bei allem ihm innewohnenden Interesse doch als Unterhaltungslektüre nicht in Betracht kommen könne. Unter Benutzung dieser und anderer Quellen hat der Verfasser einzelne Bilder aus der wechselvollen Geschichte seiner Vaterstadt ursprünglich in den Tageszeitungen veröffentlicht und sich dann auf den Wunsch von Kollegen und Freunden entschlossen, sie in dem vorliegenden kleinen Buche zusammenzufassen. Wie wir gelegentlich betonten, wird ein systematisches Geschichtswerk für einfachere Gemüter schwerlich einen passenden Lesestoff abgeben, während solche Einzelbilder in hervorragender Weise geeignet sind, ihr Interesse in Anspruch zu nehmen und sie an

Digitized by Google

den Ereignissen der Vergangenheit einen Standpunkt zu dem Werden und Wünschen der Gegenwart gewinnen zu lassen. Ganz besonders die in sich eng umschriebene Geschichte der Hansestädte, die nicht unmittelbar dazu nötigt, den Blick zugleich auf größere Zusammenhänge zu richten, ist zur Darstellung solcher Einzelbilder wie geschaffen, und wir möchten glauben, daß die hier behandelte Schrift nicht nur für Bremer Kinder von Interesse sein wird, sondern auch in Mannschafts- und Arbeiterbüchereien nicht unbeachtet bleiben würde.

Franz, Dr. Victor, Abteilungsvorsteher des Neurologischen Instituts zu Frankfurt a. M.: **Küstenwanderungen.** Biologische Ausflüge für mittlere und reife Schüler. Mit 92 Figuren, IV und 170 Seiten. Aus Dr. Bastian Schmids „Naturwissenschaftlicher Schülerbibliothek", Band VIII. — B. G. Teubner, Leipzig und Berlin 1911. — In Leinwand gebunden 3 ℳ.

Schulz, Georg E. F., Lehrer in Friedenau: **Anleitung zu photographischen Naturaufnahmen.** Für mittlere und reife Schüler. Mit 41 eigenen photographischen Aufnahmen des Verfassers und einem Vierfarbendruck. IV und 204 Seiten. — Bd. IX. Ebenda. — In Leinwand gebunden 3 ℳ.

Nimführ, Dr. Raimund, Privatdozent in Wien: **Die Luftschiffahrt.** Für reife Schüler. Mit 99 Figuren. X und 224 Seiten. — Bd. X. Ebenda. — In Leinwand gebunden 3 ℳ.

Wenn die „Schülerbibliothek" auf dem Titelblatt nicht stört, würden die oben genannten drei Bändchen außerordentlich geeignet sein, auch Leser des Mannschaftsstandes und Arbeiter über die darin abgehandelten Gegenstände zu belehren. Das Werkchen über die Luftschiffahrt setzt allerdings gewisse mathematische Kenntnisse voraus, doch würden bei dem großen und allgemeinen Interesse, das die Fliegekunst zurzeit in Anspruch nimmt, einfachere Leser diese Abschnitte vielleicht überschlagen und gleichwohl eine Vorstellung von den so schwierigen Voraussetzungen der Beherrschung der Luft gewinnen können. Photographische Apparate findet man häufig in den Händen der Kreise, aus denen unser Ersatz entstammt, die Anleitung zu Naturaufnahmen würde deshalb gewiß willkommen sein, während der „Küstenwanderer" den Leuten aus dem Binnenland Aufschluß über die mannigfachen für sie neuen Erscheinungen der See und des Strandes bieten würde. Jedenfalls empfehlen wir die Bändchen der Durchsicht der Büchereiverwalter und verweisen auf die Besprechung eines früheren Heftes dieser Sammlung: Dahms: „An der See" (Augustheft 1911, Seite 1074).

Schriften der „Vereinigung für staatsbürgerliche Bildung und Erziehung":

1. Paul Rühlmann: **Die Idee der staatsbürgerlichen Erziehung in der Schweiz.** IV und 70 Seiten. 8°. 1 ℳ.
2. Christen Gröhndahl: **Staatsbürgerliche Erziehung in Dänemark.** IV und 50 Seiten. 8°. 0,60 ℳ.
3. Paul Oßwald: **Die staatsbürgerliche Erziehung in den Niederlanden.** IV und 46 Seiten. 8°. 0,60 ℳ.

(Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin.)

Wenn wir im allgemeinen berechtigt sind, auf das, was das deutsche Volk seit dem Kriege von 1870 erreicht hat, stolz zu sein, so wird doch eine unbefangene Beurteilung leider zugestehen müssen, daß es um die staatsbürgerliche Einsicht der großen Masse schlecht genug bestellt ist. Daraus erklärt sich der in unserem Parteileben hervortretende Herdentrieb und daraus in gleicher Weise die vielfach bis in die Familie hineinreichende Abneigung, das eigene Interesse hintanzustellen und dem großen Ganzen zu dienen. Während auf der einen Seite verlangt wird, das in dieser Be-

Digitized by Google

ziehung fehlende Verständnis schon in den Unterstufen der Ausbildung zu fördern, hört man auf der anderen das Verlangen äußern, die Schule von all solchem Ballast zu befreien und die vorhandene Zeit in vollem Umfang für die Erwerbung eigentlicher Schulkenntnisse auszunutzen. Die oben genannte Vereinigung hat sich zum Ziel gesetzt, den angedeuteten Mängeln entgegenzuarbeiten und hat zunächst, um eine geeignete Grundlage für ihre Arbeit zu gewinnen, die oben näher bezeichneten Untersuchungen anstellen lassen. Selbstverständlich wird es nicht angängig sein, die Einrichtungen fremder Völker ohne weiteres auf deutsche Verhältnisse zu übertragen, wohl aber ist es ungemein lehrreich, zu sehen, wie diese mit dem vorliegenden Gegenstande sich abzufinden bestrebt sind, und zu erkennen, daß sie uns in ihren Bemühungen wie in ihren Erfolgen in mancher Beziehung voraus sind. Die zunächst vorliegenden Arbeiten beziehen sich sämtlich auf kleinere Verhältnisse und sind schon aus diesem Grunde zu unmittelbarer Nachahmung ungeeignet, gleichwohl wird jeder, der an dem so wichtigen Gegenstande Anteil nimmt, davon mit lebhaftestem Interesse Kenntnis nehmen, und wir unterlassen nicht, die drei Schriftchen eingehender Beachtung anzuempfehlen.

Die Steuerbelastung der Industrie in Reich, Bundesstaat und Gemeinde. Vortrag von Dr. Alexander Tille — Südwestdeutsche Flugschriften. — C. Schmidtke, Saarbrücken 1911. — Preis 0,50 M.

Schon wiederholt wiesen wir im Zusammenhange unserer Besprechungen darauf hin, daß es keinen besseren Maßstab gibt zur Beurteilung unserer finanziellen Lage als die Feststellung der tragenden Flächen unseres Steuereinkommens und des Druckes, mit dem dieses auf den verschiedenen Gruppen und Klassen der Pflichtigen lastet. In dem vorstehend benannten Heft versucht Dr. Tille den Nachweis, daß unsere gesamte Steuergesetzgebung, indem sie die höheren Einkommen und ganz besonders die großen industriellen Unternehmungen vorzugsweise belastet, die Gefahr in sich trägt, daß das durch nationale Grenzen nicht gebundene Kapital abwandert, und, indem es die zu seiner Betätigung notwendigen Arbeitskräfte nach sich zieht, allmählich die tragenden Stützen unseres Volkswohlstandes aushöhlt. Dr. Tilles Schrift fordert zu kritischer Betrachtung geradezu heraus, wir bedauern, daß uns zu längerer Auseinandersetzung der Raum fehlt. Nur ein Satz sei herausgegriffen, den wir nicht unwidersprochen lassen möchten. Dr. Tille behauptet, daß die Anleihekapitalien, die Reich, Bundesstaat und Gemeinden aufnehmen, dem Volksvermögen verloren gingen, sofern sie für laufenden Aufwand verbraucht würden. Das dürfte in dieser Form nicht zutreffen, denn einmal bleibt dem Vermögen der Verleiher ihre Forderung, sodann setzt sich der Aufwand fast vollständig in Löhne und Unternehmergewinne um, und endlich, selbst wenn ein Kriegschiff nach Ablauf seiner gesetzlichen Lebensdauer amortisiert erscheint, so hat es doch inzwischen als Bestandteil der deutschen Wehrmacht insoweit schützend und werbend gewirkt, daß das darauf verwendete Kapital gewiß nicht als Verlust gebucht werden darf. Immerhin, ist Dr. Tilles Schrift auch nur „Eines Mannes Rede", so ist sie doch so interessant, lehrreich und in der Hauptsache einleuchtend, daß ihr Studium den an der Frage interessierten Kreisen nur angelegentlichst anempfohlen werden kann.

Neuere Kraftanlagen. Von E. Josse, Professor an der Königl. Technischen Hochschule Berlin, Vorsteher des Maschinenbaulaboratoriums. 2. Auflage. — Verlag von R. Oldenbourg, München-Berlin. — Preis 5 M.

Die auf Veranlassung des Kuratoriums der Jagow-Stiftung entstandene technische und wirtschaftliche Studie über die Ausnutzung des Brennmaterials für motorische Zwecke durch Vergasung und Erzeugung von Wasserdampf nach dem gegenwärtigen Stande der Technik hat ihre zweite Auflage erlebt. Diese berücksichtigt

Digitized by Google

neben den in der ersten Auflage behandelten Wärmekraftmaschinen mittlerer Größe auch die Großkraftwerke. Dem Zweck der Studie entsprechend ist, abgesehen von einigen neueren Maschinentypen, weniger auf die Beschreibung der Konstruktion als auf die Beleuchtung der Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Systeme Wert gelegt und dementsprechend die Überhitzung, Kondensation und Verwertung des Zwischendampfes besonders eingehend behandelt, ebenso wie die Dieselmotoren.

Nach einer einleitenden Betrachtung über die für motorische Zwecke in Betracht kommenden Brennstoffe wird die Ausnutzung der Wärmeenergie beim Dampfbetrieb, bei Gaskraftanlagen, Dieselmaschinen und Motoren für flüssige Brennstoffe beleuchtet. Sehr lehrreich ist die Veröffentlichung der wirklichen Betriebskosten ausgeführter Anlagen. Zum Schluß wird die Anlage und der Raumbedarf einiger Anlagen eingehend behandelt.

Es muß bedingungslos anerkannt werden, daß der Verfasser seine Erfahrungen und Untersuchungen in so ausführlicher Weise veröffentlicht hat, daß der Konstrukteur, ausführende Ingenieur und jeder Industrielle Nutzen aus diesem interessant geschriebenen Werke ziehen werden. Grühn.

The evolution of the Parsons steam turbine. Von Alex Richardson, A. I. N. A. — London, offices of »Engineering«.

Durch die Turbinia, Deutsche Parsons-Marine-Aktiengesellschaft, Berlin, wurde ein Werk vorgelegt, das wohl nur für einen kleinen Kreis bestimmt ist, aber größere Beachtung finden wird. Der Verfasser bringt in ihm den Ursprung und die geschichtliche Entwicklung der Parsons-Turbine und gibt so einen äußerst interessanten Einblick in die Schwierigkeiten, die Charles A. Parsons bei der Entwicklung seines Systems zu überwinden hatte. Die Angaben sind, wenn auch bei dem heutigen Stande der Turbinentechnik teilweise nur in historischer Beziehung, doch von großem Wert. Nach Darlegung der theoretischen Gesichtspunkte und Besprechung der Vorversuche für die Details geht der Verfasser auf die Entwicklung der Turbine zu Schiffszwecken über, sowohl für Krieg- als auch für Handelsschiffe. Mit großer Sorgfalt sind hier alle mit Parsons-Turbinen ausgerüsteten Schiffe aufgeführt, getrennt nach den einzelnen Marinen. Es folgt dann die Entwicklung der Turbogeneratoren, Turboluftkompressoren sowie der Turbinen für andere Zwecke, zuletzt eine kurze Beschreibung der Herstellung und der Parsonsschen Werke.

Wenn auch ein gewisser Teil des Stoffes durch Zeitschriften bereits veröffentlicht ist, so bietet das Werk dennoch des Neuen genug, so daß man sein Erscheinen mit Freuden begrüßen kann. Es ist sehr anregend geschrieben und mit einer großen Reihe vorzüglicher Illustrationen und Detailzeichnungen versehen. Grühn.

Manöver-Taschenbuch. Von Major Schulz. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 2 *M*.

Ein recht praktisches Handbuch für den Führer und dessen Adjutanten im Manöver. An der Hand der Schilderung zweier frei erfundener Manövertage wird der Führer über alles unterrichtet, woran er im Verlaufe des Tages beim Anmarsch, im Gefecht und in der Unterkunft zu denken hat.

Nun singet und seid froh! Deutsche Weihnachtsklänge und -grüße für alle Landsleute, die über Land und Meer am Weihnachtsfeste der alten Heimat gedenken. Herausgegeben von M. L. Bartz. Zeichnungen von F. Fittbogen und F. v. Hollaky. — Verlag von Robert Lienau (Schlesingersche Buch- und Musikhandlung), Berlin W 8, Französische Straße 22/23. — Preis im postfertigen Umschlage 1 *M*.

Der Bearbeiter des vorstehend benannten Liederwerkes hat bei der Zusammenstellung seiner Gesänge in erster Linie an die Benutzung an Bord der Schiffe gedacht.

Digitized by Google

Er läßt die alten herrlichen Weihnachtsklänge mit Volksliedern und Liedern militärischen Charakters wechseln und hat dazu eine Begleitung gewählt, die an das musikalische Können keine großen Anforderungen stellt. Hübsche stimmungsvolle Querleisten zieren die einzelnen Blätter, während allerdings die Zeichnung des Umschlagsdeckels einem modernen, uns nicht recht zusagenden Geschmack Rechnung trägt. Wir möchten glauben, daß die hier gebotenen Lieder sich für die Weihnachtsfeiern an Bord als willkommene Gabe erweisen werden.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Brenning, Dr. M. und Oppenheimer, Dr. E. H.: Der Schiffsarzt. 2. Auflage. Berlin 1911. A. Hirschwald. 1,80 *M.*

* Cuverville, Vice-Amiral de: La marine française. Paris 1911. L'Indépendance. 1,35 *M.*

* Deutsches Kolonial-Handbuch. 11. Ausgabe. Berlin 1911. H. Paetel. 5,00 *M.*

* Dräger, B.: Der Werdegang des Rettungsapparates. Lübeck 1911. Selbstverlag. 1,00 *M.*

Grotewold, Dr. Chr.: Unser Kolonialwesen und seine wirtschaftliche Bedeutung. Stuttgart 1911. E. H. Moritz. 3,00 *M.*

* Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 3. Auflage. 8. Band. Jena 1911. G. Fischer. 21,50 *M.*

Hoppenstedt, J.: Kriegslehren und Friedensausbildung, veranschaulicht an Metz—Mukden—Mörchingen. Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn. 5,00 *M.*

Jane, F. T.: Ketzereien über Seemacht. Mit einem Vorwort von Graf E. zu Reventlow. 2. Auflage. Leipzig 1911. F. Engelmann. 5,20 *M.*

* Mc. Dermaid, N. J.: Shipyard practice as applied to warship construction. London 1911. Longmans, Green & Co. 12 s 6 d.

* Schulz, Dr. F.: Die Hanse und England von Eduards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit. Berlin 1911. R. Curtius. 5,00 *M.*

* Seymour, Sir E. H.: My naval career and travels. London 1911. Smith, Elder & Co. 10 s 6 d.

* Spackhaver, R. und Schneiders, Fr.: Die Dampfkessel nebst ihren Zubehörteilen und Hilfseinrichtungen. Berlin 1911. J. Springer. 24,00 *M.*

* Taschenbuch für Werftbeamte. Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn. 0,75 *M.*

* Wicker, C. F.: Neutralization. Oxford 1911. H. Frowde. 4 s.

* Yexley, L.: Our fighting sea men. London 1911. St. Paul & Co. 6 s.

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau-Kessel.

Marine oil-engines.	Eg., 15. 9. 11.
The Diesel oil-engine.	Ebenda u. E., 15. 9. 11.
The Argentine battleship »Rivadavia«.	E., 15. 9. 11; S., Nr. 1, 11. 10. 11; Y., 14. 10. 11.
The new British Dreadnoughts: »Lion«, »Oregon«.	S. A., 9. 9. 11.
Curtis marine steam turbines for the Italian scout cruiser »Nino Bixio« and »Marsala«.	M. E., September 1911.
Some boiler experiences at sea.	Ebenda.
Über turbo-elektrische Propellerantriebe.	Die Turbine, 20. 9. 11.
The battleship »Orion«.	N. M. R., 20. 9. 11; Le Génie Civil, 23. 9. 11.
Die Regulierfähigkeit der Dampfturbine bei stoßfreiem Eintritt.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 20. 9. 11.
The steam-turbine.	Eg., 22. 9. 11.
Some Scottish marine oil-engines.	E., 22. 9. 11.
Moderne torpedojagermaskinerier.	Norsk. T. f. S., 1911, Nr. 5.
Screw propeller design.	J. A. E., Vol. XXIII, Nr. 3.
Repair plant of the U. S. S. »Georgia«.	Ebenda.
U. S. S. »Utah«. Description and official trials.	Ebenda.
U. S. Torpedo-boat destroyer »Monaghan«.	Ebenda.
Tests of turbo-generators for U. S. S. »Yosemite«.	Ebenda.
Diesel engines for sea-going vessels.	Ebenda.
Le lancement des cuirassés »Jean Bart« et »Courbet«.	Le Génie Civile, 23. 9. 11; Navigazette, 28. 9. 11; Y., 30. 9. 11; V. M., 10. 10. 11.
Turbine propulsion developments.	E., 29. 9. 11.
Italian Dreadnought »Conte de Cavour«.	Marine Engineer, Oktober 1911.
Lancement du contre-torpilleur »Salta«.	Y., 7. 10. 11.
Armoured motor-launches for Turkey.	Eg., 6. 10. 11.
Launch of H. M. S. »King George V«.	N. M. R., 11. 10. 11.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Eine Einrichtung zum Messen von Knallstärken.	Z. S. u. S., 15. 9. 11.
Ein neues Übungsgeschoß.	Prometheus, Nr. 1143.
Über die Abkühlung der Pulvermagazine auf Kriegschiffen.	Z. S. u. S., 1. 10. 11.
Einwirkung der atmosphärischen Feuchtigkeit auf Feuchtigkeitsgehalt u. Verbrennungsgeschwindigkeit des Schwarzpulvers.	Ebenda.
Nos poudres.	M. d. F., 1911, Nr. 40.
The »Liberté« disaster and propellant powders.	Eg., 6. 10. 11.

Digitized by Google

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

The submarine vessel.	M. E., September/Oktober 1911.
Le poseur de mines »Cassini«.	Y., 23. 9. 11.
A page in the history of American torpedo progress.	J. A. E., Vol. XXIII, Nr. 3.
Die neuesten Unterseeboote.	I. R. A. F., Oktober 1911.
Les mines sous-marines.	M. d. F., 1911, Nr. 41.

Küstenverteidigung, Landungen.

Flottenangriff auf Küstenbefestigungen.	A. M., September 1911.
Die Küstenbefestigungen an der Schelde-Mündung bei Vlissingen.	Zeitschrift für Völkerrecht, 5. Band, Seite 369.
Die Küstenverteidigung des britischen Weltreichs.	J. A. M., Oktober 1911.

Marine- und militärische Fragen.

Les installations du port de Brest.	Y., 16. 9. 11.
Les manoeuvres navales.	A. Ma., 30. 9. 11; Y., 16., 23. 9. 11; M. d. F., 1911, Nr. 38; V. M., 25. 9. 11.
The French and Russian navies.	A. N. G., 16. 9. 11.
The admiralty and naval engineering.	Eg., 15. 9. 11.
Tsushima und neue Erfahrungen.	U., Oktober 1911.
French versus German navy.	N. M. R., 20. 9. 11.
The battle of the Yalu River.	Ebenda.
Les idées militaires de la marine au XVIII. siècle.	Y., 23. 9. 11.
Le recrutement de l'armée de mer.	L. M., September 1911.
A plea for a standard organization of the engineer division aboard ship etc.	J. A. E., Vol. XXIII, Nr. 3.
Canadian and Australian navies.	Ebenda.
The study and practice of war.	N. M. R., 27. 9. 11.
Aviation in war.	Ebenda.
Naval training.	Ebenda u. 4. 10. 11.
Bekämpfung von Luftfahrzeugen.	K. T., 1911, Nr. 8.
Human progress in relation to sea power.	U. S. M., Oktober 1911.
Naval power.	P. N. I., September 1911.
On the relations between the U. S. Naval War College and the line officers of the U. S. Navy.	Ebenda.
History of engineering competitions in the navy.	Ebenda.
Die französische Flotte.	I. R. A. F., Beiheft Nr. 133.
Der Zuwachs der englischen Flotte.	I. R. A. F., Oktober 1911.
Der neue russische Flottenplan.	Ebenda.
Nations and navies.	N. M. R., 4. 10. 11.
Dagli aeroplani marini all' aviazione navale.	Ri. M., September 1911.
Critische vergelijking, meer bepaaldelijk op tactisch gebied tusschen de zeeslagen van Lissa en Tsoesjima.	M. B., 20. 9. 11, Seite 441.

Digitized by Google

Spaniens Heer und Flotte.	D. O., 28. 9. 11.
British battleship building programme.	Eg., 6. 10. 11.
Flottenflugzeuge in Frankreich.	M. W., 1911, Nr. 126.
Einige Gefechtsgrundsätze im Kampfe langsam fahrender Schiffe gegen solche von schneller Fahrt.	M. Sb., 1911, Nr. 6.
Kleine Kreuzer und ihre Verwendung.	M. S., 1911, Nr. 10.
Die Luftschiffahrt in der Marine.	Ebenda.
Waffen und Munition für den Kampf mit Luftschiffen und Aeroplanen.	Ebenda.
Seetransporte im Kriege.	St., September 1911.
Royal Naval volunteer reserve.	N. M. R., 11. 10. 11.
Anatomy of naval grievances.	Ebenda.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

The navies of the triple alliance.	A. N. G., 22. 9. 11.
Le programme navale.	L. M., September 1911.
The peace of Europe.	U. S. M., Oktober 1911.

Bildungswesen.

Lineas generales para la apertura de la escuela naval.	Re. G. M., August 1911.
Changes in the French Naval College.	Eg., 13. 10. 11.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Der Cod — Kap-Kanal.	Zentralbl. d. Bauverwaltung, 1911, Nr. 77.
Future development of the New York navy yard.	P. N. I., September 1911.
Checking-in. With special reference to ship yards.	Ebenda.

Sanitätswesen.

Rapport officiel sur l'organisation et le fonctionnement du service de santé dans la marine japonaise.	A. M. N., 1911, Nr. 8, 9.
Surgical and medical aid and hygiene at sea. Care of the sick.	Nautical Magazine, Oktober 1911.

Verwaltungsangelegenheiten.

Die Verpflegungswirtschaft der deutschen Armee im Frieden.	N. M. B., 1911, Nr. 16/17.
A filing system for naval vessels.	P. N. I., September 1911.

Rechtsfragen.

Militär- und Marine-Testament.	Archiv für Militärrecht, 3. Band, S. 45.
Über die Ausgestaltung des Seekriegsrechts seit dem russisch-japanischen Kriege. Von C. Frhr. v. Maltzahn.	Deutsche Rundschau, Oktober 1911.

Digitized by Google

Völkerrechtliche Betrachtungen zum italienisch-türkischen Kriege.	Deutsche Juristenzeitung, 1911, Nr. 20.
Kolonialfragen.	
Die technische Lage der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee 1909/10.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1911, Nr. 9.
Britisch-Ostafrika.	Ebenda.
Australien als Hinterland.	Ebenda.
Die Karolinen.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 38, 39/40, 41.
Marokko.	Ebenda Nr. 39/40, 41.
Yacht- und Sportangelegenheiten.	
Segel- und Motorboot-Wettfahrt der Fischer des Frischen Haffs 1911.	M. S. V., 1911, Nr. 9.
Rückblick auf die Segelsaison 1911.	D. Y., 22. 9., 6. 10. 11.
Entwurf einer 7 m-R-Yacht.	Ebenda, 22. 9. 11.
Les yachts à dérive de 8 et 10 mètres.	Y., 23. 9. 11.
6 m-R-Yacht „Windspiel XII".	Wassersport, 1911, Nr. 39.
Der deutsche Segelyachtbau 1911.	Ebenda, Nr. 40.
Der deutsche Motorbootsport 1911.	Das Motorboot, 9. 10. 11.
Geschichtliches.	
Der Begründer der preußischen Marine.	U., Oktober 1911.
Die Meutereien in der russischen Flotte.	Ebenda.
Die Entwicklung des Staates und der Seemacht bei den Völkern im Gebiete der Nord- und Ostsee.	Ebenda.
British naval ensigns.	Mariner's Mirror, 1911, Nr. 7.
The Nelson touch at Trafalgar.	J. U. S. I., September 1911.
The struggle for sea power. The navy of France in the past and to-day.	U. S. M., Oktober 1911.
American privateers at Dunkerque.	P. N. I., September 1911.
Zum Gedenken des 100. Geburtstages Sr. Königl. Hoheit des Prinzen Adalbert von Preußen.	D. F., 1911, Nr. 10.
Togo und S. M. S. „Sophie".	Ebenda.
Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.	
Das Heizöl und die Kriegsmarinen.	Petroleum, 20. 9. 11.
Drahtlose Telephonie an Bord.	H., 1911, Nr. 38, 39.
Notes on oil fuel and its combustion.	J. A. E., Vol. XXIII, Nr. 3.
Oil fuel.	Marine Engineer, Oktober 1911.
Nautische Fragen.	
Das Aräometer an Land.	H., 1911, Nr. 38.
Les compas Gyroscopiques.	L. M., September 1911.
Zur Geschichte des Kompasses.	Sf., 1. 10. 11.
The Gyro compass.	S. A., Suppl., 23. 9. 11; P. N. I., September 1911; M. E., Oktober 1911.

Digitized by Google

Nautisch-Kartographisches.	Petermanns Mitteilungen, Kartographischer Monatsbericht, Sept. 1911.
Beobachtung veränderlicher Sterne auf See.	A. H., 1911, Nr. 10.
Handelsmarine, Binnenschiffahrt.	
Le personnel de la marine de commerce.	L. M., Suppl., September 1911.
Die türkische Handelsmarine.	Das Schiff, 6. 10. 11.
Handels- und Verkehrswesen.	
Bremens Handel und Schiffahrt 1910.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 131.
Deutschland und die Weltwirtschaft.	D. F., 1911, Nr. 10.
Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.	
Zur Strandung des italienischen Kreuzers „San Giorgio".	Die Flagge, 1911, Nr. 9.
Work on the wrecked battleship »Maine«.	M. E., September 1911; A. a. N. R., 9. 9. 11.
The »Olympic« and the cruiser »Hawke« in collision.	E., 22. 9. 11; Eg., 29. 9. 11; N. M. R., 27. 9. 11; Marine Engineer, Oktober 1911.
Grave accident de tir sur la »Gloire«.	V. M., 25. 9. 11.
La catastrophe de la »Liberté«.	V. M., 10. 10. 11; M. d. F., 1911, Nr. 39, 41; Eg., 29. 9. 11; A. N. G., 30. 9. 11; Y., 30. 9., 7. 10. 11; E., 29. 9. 11; A. Ma., 30. 9. 11.
Motorrettungsboote.	Das Motorboot, 9. 10. 11.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.

Digitized by Google

M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
Q. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
P. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Nachruf!

Am 26. Oktober verstarb zu Berlin der

Kaiserliche Kontreadmiral

Herr Johannes Rieve.

Bis zum 30. September d. Js. gehörte der Entschlafene als Abteilungschef dem Admiralstab der Marine an. Er war ein Vorbild von Pflichttreue und unermüdlicher Arbeitsfreudigkeit. Seine hervorragenden Charakter- und Geisteseigenschaften sichern ihm ein ehrenvolles Andenken.

Der Chef des Admiralstabes der Marine.

v. Heeringen,
Vizeadmiral.

Digitized by Google

Nachruf!

Am 29. September 1911 verunglückte tödlich durch Absturz während eines Fluges der

Kaiserliche Korvettenkapitän a. D.

Paul Engelhard.

Vom April 1886 bis Dezember 1904 hat er der Kaiserlichen Marine, zuletzt als Erster Offizier S. M. S. »Carola«, angehört. Schneidig und energisch, wie er sich während seiner Dienstzeit gezeigt hat, ist er auch nach seiner Verabschiedung geblieben. War er doch einer der Ersten, die sich dem Flugsport zuwandten. Bald hatte er auch den Ruf eines der besten Flieger Deutschlands erlangt. Ein tückischer Windstoß hat ihm in seiner neuen Laufbahn nun ein jähes Ende bereitet.

Ehre seinem Andenken!

Schröder,
Admiral, Chef der Marinestation der Ostsee.

Nachruf!

Am 24. d. Mts. verstarb im Gouvernementslazarett Daressalam an Herzschwäche der

Kaiserliche Kapitänleutnant

Walther Gleiß,

bisher vom Stabe S. M. S. „Seeadler", im 32. Lebensjahre.

In dem in der Blüte der Jahre Dahingeschiedenen betrauert die Kaiserliche Marine einen pflichttreuen, tüchtigen Seeoffizier, der zu den besten Hoffnungen berechtigte.

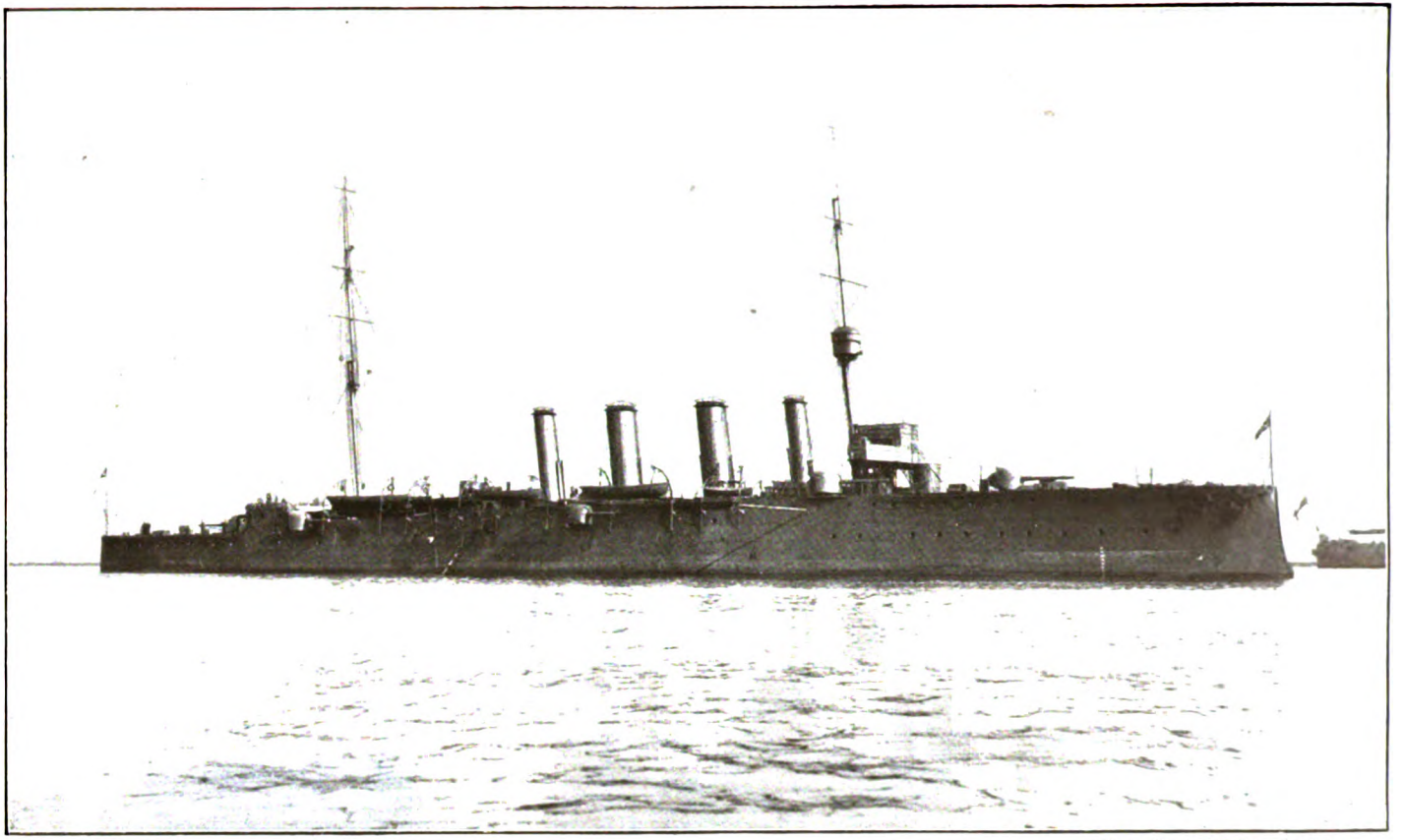
Wilhelmshaven, den 26. Oktober 1911.

Graf v. Baudissin,
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Digitized by Google



Phot. Stephen Cribb, Southsea

Englischer geschützter Kreuzer „Weymouth".

Länge 131,0 m, Breite 14,8 m, Tiefgang 4,7 m, Deplacement 5330 Tonnen; 22000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 24,75 kn;
Armierung: acht 15,2 cm-SK L/50, vier 4,7 cm-SK, vier Maschinengewehre, zwei 53 cm-Torpedorohre.

Digitized by Google

Aus der Zeit des Taiping-Aufstandes.*)

(Mit 1 Karte.)

Wer heutzutage in Nanking vom Hafen aus den bekannten Ausflug nach den Ming-Gräbern macht, kommt an drei Erinnerungsstätten des großen Taiping-Aufstandes vorbei, die zum Nachdenken reizen.

Rechts von dem altertümlichen Westtor der riesigen Stadtmauer sieht man in dieser ein langes Stück neuerer, hellerer Backsteine: die Stelle, an der am 19. März 1853 die Taipings nach nur zehntägiger Belagerung Bresche sprengten und in die alte Hauptstadt des Südens eindrangen.

Am entgegengesetzten, dem Osttore, in einer noch heute verfallenen Gegend, wo man jetzt den Wagen verläßt, um zu der Gräberstadt zu gelangen, lag damals der tartarische Stadtteil.

Hierhin zog sich am Abend jenes blutigen Märztages die tapfere Mandschu-Besatzung zurück, die auf kein Erbarmen rechnen konnte; hier wurde sie mit Weibern und Kindern — 20 000 Köpfe — von den Siegern niedergemacht. Ungefähr halbwegs zwischen diesen beiden Toren liegt der weite Yamen des Vizekönigs. In seinem ersten Hofe, auf den heute wieder Götzenbilder hinabstarren, lag, als 11 Jahre nach dem Taiping-Sturm die kaiserlichen Truppen die Stadt endlich wieder nahmen, in seinem gelben Staatsgewande der tote Taiping-Führer, der Himmelskönig, der 17 Jahre lang versucht hatte, seinem Lande die Friedensherrschaft, die Befreiung vom Götzendienst zu verschaffen, 17 lange Jahre eines Kampfes, der viele Millionen Menschenleben gekostet hatte.

Mit ihm fiel das Haupt eines Reiches, das noch 3 Jahre vorher die südlichen Yangtse-Provinzen von Tschinkiang bis Wutschang in seiner Gewalt gehabt hatte, ein Gebiet von 30 000 Quadratmeilen mit 45 Millionen Einwohnern, dessen 300 000 Mann starken Heere damals fast nach allen Seiten siegreich vordrangen.

*) Die Schriftleitung veröffentlicht die folgenden Ausführungen über den Taiping-Aufstand, da sie durch den im Oktober in China ausgebrochenen Aufstand aktuelle Bedeutung erlangt haben und zum Verständnis der neuesten Vorgänge in China beitragen werden. Im nächsten Heft wird ein Aufsatz über die Ursachen und das Wesen des neuen Aufstandes Aufnahme finden.

Digitized by Google

Mit seinem in kurze Zeitperioden zusammengepreßten hochdramatischen Verlauf, mit dem eigentümlichen Hineinspielen der Annäherungspolitik der Westmächte bietet dieser Aufstand eine der interessantesten Episoden der neueren chinesischen Geschichte.

Die Person des Taiping-Führers. Wie Taiping, d. h. ungefähr Anhänger des großen Friedens, nicht die chinesische Bezeichnung der Aufständischen ist, die von der Regierung stets nur Tschangmaolseh (langhaarige Rebellen) genannt wurden, so trug der Himmelskönig (Tienwang) diese Bezeichnung auch nur bei den Seinen. Bei seinen Gegnern hieß er der Kuliwang, Bauernkönig; sein Familienname war Hungsiutsiuen.

Wohl selten hat eines Eroberers Laufbahn ärmlicher angefangen als die seinige. Sein Geburtsjahr ist ungefähr auf 1813 zu verlegen. Die Eltern lebten in der Nähe von Canton auf dem Lande als einfache Bauern einer alten Hakka-Familie. Hakkas nannte man die alten Anhänger der Ming-Dynastie, die nach deren Sturze zu Ende des 17. Jahrhunderts sich den tartarischen Plackereien durch Auswanderung nach dem Süden des Reiches zu entziehen suchten. Ihre Nachkommen, stolz auf alte politische Beziehungen, lebten in einem gewissen Gegensatz zu den ursprünglichen Einwohnern ihrer neuen Heimat, den Punti. Hungs Familie hatte unter der Ming-Dynastie berühmte Ahnen aufzuweisen gehabt. Mit dem Stolze auf diese hatte sich der Haß gegen die Mandschus vererbt.

Aber der junge Hung war von Hause aus kein Revolutionär. Sein nächster Ehrgeiz war es, das große Staatsexamen zu machen, nachdem er eine Zeitlang Lehrer im heimischen Dorf gewesen war. Nach Erledigung des Vorbereitungsstudiums in Canton wurde er etwa 1837 zum Besuch der kaiserlichen Universität in Peking zugelassen, um von dort nach kurzer Zeit als durchgefallener Kandidat krank und enttäuscht zurückzukehren. Auf seinem Krankenlager hatte er in offenbar epileptischen Anfällen, umgeben von andächtigen Nachbarn, die ersten religiösen Visionen, die ihm als vornehmstes Gebot Kampf gegen die bösen Dämonen auferlegten. Diese Eindrücke verdichteten sich bei dem Genesenen durch die Lektüre eines religiösen Buches, dessen chinesischer Verfasser in Canton als einer der ersten Schüler des großen Missionars Morrison zum Christentum bekehrt war. Das Werk, das von Jesus Christus, der Taufe und den zehn Geboten handelte, brachte Hung mit seinen Visionen in Zusammenhang. Er kam sich vor als Gottes jüngerer Sohn, der wie Jesus in die Welt gesandt sei zur Bekämpfung des Bösen; Gott selbst hatte in seinen Visionen zu ihm gesprochen. Er begann diese Bekämpfung mit der Zerstörung der Tempelbilder im heimischen Dorf. Die unmittelbare Folge war seine Entsetzung von der wieder übernommenen Lehrerstelle. Sein Anhang war jetzt noch winzig. Aber einige Freunde glaubten schon fest an ihn, darunter Hungdschin, der später eine leitende Stellung in dem sich jetzt vorbereitenden Aufstande einnehmen sollte. Mit ihnen predigte er eine Zeitlang den Bergvolksstämmen in der abgelegenen Provinz Yünnan, dann wieder in Kwangsi.

Die Bewegung wuchs langsam, blieb aber vorläufig noch ohne jede politische Bedeutung. Diese sollte sie erst im Verlaufe der kriegerischen Ereignisse bekommen, in die China damals verwickelt wurde.

Europäische Beziehungen zu China um 1840. 1834 war das Handelsmonopol der Ostindischen Gesellschaft in China abgelaufen, und die englische Regierung

Digitized by Google

trat deren Nachfolge an. Seit Anfang des 18. Jahrhunderts war dieses Handelsmonopol auf den Hafen von Canton beschränkt gewesen. Die Geschichte der Beziehungen der Kompagnie zu den chinesischen Regierungsbeamten in Canton zeigt einen beständigen Kampf zwischen brutaler Willkür auf der einen und vorsichtigem Lavieren auf der anderen Seite, ein so demütigendes Bild für den Europäer, daß man es nur durch den riesenhaften Gewinn erklären kann, den dieser Handel brachte, besonders als Ende des 18. Jahrhunderts der Opiumgenuß in China aufkam.

Wie alle anderen Nationen war England bis 1834 in Peking lediglich als tributpflichtige Nation anerkannt. Mit den europäischen Kaufleuten in Canton, in der chinesischen Amtssprache unweigerlich „fremde Barbaren" genannt, verhandelte der dortige chinesische Gouverneur überhaupt nicht direkt. Ihr ganzer Verkehr mit den Landesbehörden ging durch die chinesischen sogenannten Hong-Kaufleute, die den Handel mit den Ausländern vermittelten. Sie wurden für jede auch noch so geringe Gesetzüberschreitung der Ausländer mit hohen Strafen haftbar gemacht. Ungeheurer Verdienst entschädigte sie für ihre unbequeme, oft gefährliche Stellung. Ihr Führer, der Ende der 50er Jahre verstorbene Hausua, hinterließ 4 Millionen Dollars Vermögen.

Die englische Regierung war bisher mit diplomatischen Missionen in China nicht erfolgreich gewesen. Ihr erster Gesandter, Lord Masartney (1793), hatte durch eine reichlich spendende Hand lediglich den Eindruck hervorgerufen, daß ein besonders reiches und loyales Tributland ihn entsandt habe. Sein Nachfolger Amherst wurde 1816 aus Peking sofort weggeschickt, als er sich weigerte, bedingungslos vor dem Kaiser zu erscheinen.

Lord Palmerston gab daher 1837 Lord Napier, der als Regierungsvertreter die Erbschaft der Kompagnie antreten sollte, sehr vorsichtige Verhaltungsmaßregeln mit. Er sollte zunächst lediglich dem Gouverneur von Canton sein Beglaubigungsschreiben überreichen. Vollständiger Mißerfolg. Unter keiner Bedingung konnte er andere Formen des offiziellen Verkehrs erreichen, als durch Vermittlung der Hong-Kaufleute, und diesen Weg mußte er als offizieller Regierungsvertreter ablehnen. Er starb während der weiteren Verhandlungen, und seine Nachfolger, die sich General Superintendents nannten, lenkten stillschweigend wieder in die alten Bahnen, in den demütigenden Verkehr durch die Hong-Kaufleute über. Der jährliche Reingewinn der Engländer aus dem Opiumimport betrug damals über 3 Millionen Pfund Sterling. Der Opiumgenuß begann in weite Kreise überzugehen. In China wie in England entstanden lebhafte Stimmen gegen die Unsittlichkeit dieses Handels. Aber das Gift wurde hauptsächlich durch Schmuggel eingeführt, und als im Jahre 1838 der Gouverneur von Canton den englischen General Superintendent Elliot ersuchte, seinem Könige das kaiserliche Verbot fernerer Opiumeinfuhr mitzuteilen, lehnte Elliot dies ab mit der Begründung, daß seine Mission sich nur auf den rechtmäßigen (regular) Handel mit China beziehe und sein Herrscher von anderen als rechtmäßigen Handelsmethoden überhaupt keine Kenntnis habe. Diese Antwort betreffs eines verderblichen Handelsartikels von so gewaltigem Umsatz erregte natürlich die helle Wut der Chinesen.

1839 erschien ein besonderer Kommissar zur Ausrottung des Opiumhandels in Canton, und dieser, der energische Lin, machte Ernst. Nachdem er einige weitere ausweichende Antworten von Elliot erhalten hatte, internierte er sämtliche in Canton an-

Digitized by Google

wesenden Europäer mit Elliot und seinem Stabe vollständig und zwang so den englischen Beamten, unter Protest das gesamte im Hafen vorhandene Opium auszuliefern. Der gewaltige Vorrat, im Werte von 11 Millionen Dollars, wurde auf das sorgfältigste von den Chinesen vernichtet.

Lin schrieb damals an die junge Königin Victoria den viel zitierten Brief: „Wie kannst Du, ohne Gewissensbisse zu fühlen, Gewinn suchen in einem Artikel wie Opium, der so schädlich für die Menschen ist. Muß es Dir nicht widerstehen, anderen zuzufügen, was Du nicht willst, daß man Dir tue?"

Die bekannte englische Expedition war die Folge des chinesischen Vorgehens. Sie endete 1841 mit der Eröffnung der fünf ersten Vertragshäfen Canton, Amoy, Futschau, Ningpo und Schanghai, der Abtretung von Hongkong und der Bezahlung von 21 Millionen Dollars Entschädigung.

Mit Recht führte die englische Regierung als offiziellen Grund des Krieges die unerträgliche Vergewaltigung ihres Vertreters an. Im chinesischen Volk hieß der Krieg der Opiumkrieg, und die Wut gegen die übermächtigen Ausländer war stärker denn je.

Hungs weitere Fortschritte. Zweifelsohne hat die Unruhe des Krieges die Aufmerksamkeit der Regierung von der Tätigkeit des neuen Propheten Hung abgelenkt. Bis 1847 hatte er seinen Anhang langsam im stillen vermehrt. Nachdem er dann eine Zeitlang bei englischen Missionaren in Canton Unterricht genossen hatte, trat er an die Öffentlichkeit. Seine Lehre hatte sich noch mehr dem Christentum genähert. Er fühlte sich seines Anhanges sicher und zertrümmerte in Kwangsi im Kraftgefühl seines neuen Glaubens ein weitberühmtes wundertätiges Götzenbild.

Die Wirkung war, wie vorauszusehen, doppelt. Sein Anhang vervielfachte sich reißend, als die Strafe des Himmels ausblieb. Als sein Beispiel aber im weiten Umkreise in den Tempeln nachgeahmt wurde, schritt die Regierung ein, und einer von Hungs Anhängern wurde hingerichtet. Dieser Märtyrertod, der Segen von Hungs sterbendem Vater für seinen zu Großem auserkorenen Sohn, die Geburt eines Sohnes, alle diese Ereignisse festigten Hungs Stellung. Die Parteinahme seiner Anhänger für die in einem Streit mit den Puntis verwickelten Hakkas gab der Bewegung einen politischen Anstrich.

Lehre der Taipings. In einer abermaligen Trance verkündete 1850 der Reformator neue Lehren für seine jetzt schon nach Tausenden zählende Gemeinde mit überwältigendem Eindruck. Er wurde als absoluter Führer anerkannt, das offene Haar als äußeres Kennzeichen allgemein eingeführt. Ein allwöchentlicher Feiertag wurde festgesetzt, Alkohol, Tabak und — ein Zug der populär wirken mußte — das Opium wurden streng verboten. Daneben gelobten die Anhänger, zunächst wohl noch geheim, den Mandschus ewige Feindschaft.

Ein weiterer bewaffneter Unterdrückungsversuch durch die Regierung wurde blutig abgewiesen; auch hierbei wieder hatten dem Propheten göttliche Eingebungen zum Siege verholfen. Jetzt bezeichnete sich die Partei offen als Mingschin, Anhänger der vertriebenen Ming-Dynastie. Die Festung Lientschu in Kwangsi war Hauptquartier. Hier wurde eine allgemeine Bewaffnung und als neues Gebot die Gemeinschaft des Eigentums durchgeführt. Diesem Kommunismus sind die Taipings bis zu

Digitized by Google

Ende treu geblieben. Einmal noch, als eine große tartarische Armee auf Lientschu anrückte, wichen sie zurück. Dann aber, als Tausende von Landleuten sich ihnen angeschlossen hatten, die durch die Grausamkeit dieser kaiserlichen Truppen von ihrem Grund und Boden vertrieben waren, begann die Bewegung in größere Bahnen zu treten.

Es war keine Revolte mehr, es war eine Revolution im größten Maßstabe. Als Ende 1850 der Kaiser Miauning gestorben war, hatte Hung offen die Mandschu-Dynastie für abgesetzt und sich selbst als Nachfolger erklärt.

Beginn des Taiping-Siegeszuges. Der große Siegeszug der Taipings begann, und wenn das starke Heer jetzt gegen eine Festung vorrückte, dann erklang brausend das Kriegslied des Propheten:

Noch liegt das große Reich in trüben Unheils Nacht,
Noch lähmt wie giftiger Hauch uns fremder Räuber Macht,
Nur Mut! Uns Kriegerschar erweckte Gottes Hand,
Nur Mut! Es geht zum Sieg, wir retten unser Land.
Durch Götzendienst ward Chinas Kraft zunicht,
Durch Gottes Wort wird heute wieder Licht.
Dem wahren Mut sich stets der Feige beugt,
Seht, wie der Sonne Strahl die Morgennebel scheucht.

In den Proklamationen, die der neue König in den durchzogenen Gebieten verteilen ließ, bezeichnete er die Mandschus als fremde Räuber, die Chinas angestammte Ming-Dynastie vernichtet hätten. Sie wurden aufgefordert, China zu verlassen, sonst sollten sie ohne Gnade vertilgt werden, eine Drohung, die bei der Eroberung der ersten Stadt Jungngan in Kwangsi genau befolgt wurde; die ganze Mandschu-Besatzung fiel mit Weib und Kind unter dem Schwerte der Eroberer. Diese in allen Festungen wiederholte unnötige Grausamkeit widerspricht den allzu begeisterten Schilderungen, die manche europäischen Geschichtsschreiber von der christlichen Milde der Taipings gemacht haben.

Von Jungngan aus wurde die neue vorläufige Verfassung des Taiping-Staates bekanntgegeben. Er hieß Taipingtienkwo, himmlisches Reich des allgemeinen Friedens. Hung war als Gottes zweiter Sohn der Tienwang, der himmlische König dieses Reiches. Sein Bruder Schitakai war zweiter König. Vier weitere Wangs (Könige) wurden für den Norden, Süden, Osten und Westen des Reiches ernannt.

Diese vier Wangs werden jetzt die eigentlichen Feldherren des Aufstandes. Der Tienwang selbst hat die Oberleitung des Zuges, in den Schlachten führte er nicht selbst. Es wurde nunmehr offen erklärt, daß das Ziel des Zuges Peking sein solle, und als das große Heer des tapferen kaiserlichen Generals Wulantai, der Jungngan eingeschlossen hatte, im November 1851 durchbrochen war, begann der Marsch nach Norden. Kweilinfu, die Hauptstadt von Kwangsi, widerstand, bald aber wurden die Gebirge südlich Hunan, die Wasserscheide zwischen den Kwang- und Yangtse-Provinzen überschritten, und dann ging es den Hsiangkiang entlang auf den Yangtse zu.

Der Gouverneur von Kwangsi hatte nochmals versucht, durch Abgesandte den Taiping-König um Einstellung der Feindseligkeiten zu bitten. Dieser empfing die Boten sehr freundlich und mit königlicher Würde, erklärte aber auch ihnen, daß er als Himmelskönig der wahre Herrscher sei, nur sein gutes Recht anstrebe und sich der

Digitized by Google

Unterstützung jedes wahren Chinesen sicher fühle.*) Seine Erfolge gaben ihm recht. Sein Heer zählte schon nach Zehntausenden. Was half es, daß auf die Eilbotschaften von den fortwährenden Niederlagen die Truppen ganz Chinas, selbst aus Kirin und Kansu, gegen die Rebellen zusammengezogen wurden, daß eine allgemeine Einkommenabgabe von 10 Prozent als Kriegssteuer eingetrieben wurde, zu der der Kaiser selbst 3 Millionen Taels hergab?

Der Marsch der Taipings ging in fruchtbare Gegenden, wer sich unterwarf, konnte auf reichen Lohn rechnen, und statt der gefürchteten Grausamkeit und Willkür lernte das Landvolk bei den marschierenden Taipings jetzt noch lediglich gerechte Behandlung, Mäßigkeit und strenge Mannszucht kennen. Charakteristisch ist es, daß die kaiserlichen Gouverneure jedes Organisieren von Freiwilligenkorps verbieten mußten, denn unter der Hand der Behörden gingen sie zu den Rebellen über.

Der Zug der Taipings, die Weib und Kind und einen großen Troß mit sich führten, war natürlich kein ununterbrochener Marsch. Der Tienwang pflegte in großen Städten sein Hauptquartier aufzuschlagen, bis die Umgebung meist nur notdürftig unter seinen Einfluß gebracht und leer von Vorräten geworden war, dann ging es weiter. Die Länder wurden unterworfen, aber sie fest zu verwalten, ihre Bewohner zu loyalen Untertanen des neuen Reiches zu machen, dazu kam es nicht, und dies sollte sich später bitter rächen. Die einzige Stadt der stolzen Provinz Hunan, die dem Ansturm der Taipings widerstehen konnte, war die Provinzialstadt Tschangscha, heute wieder viel genannt durch den Aufstand des letzten Sommers (1910), der eine Zeitlang größeren Umfang anzunehmen schien.

Dagegen wurde die Residenz des Vizekönigs der beiden Hu-Provinzen, das reiche Wutschang, beim ersten Ansturm am 12. Januar 1853 erobert, mit ihr fiel die Millionenstadt Hankau. Der Yangtse war jetzt zur Verfügung der Taipings. Stromabwärts leistete kaum noch eine andere Stadt namhaften Widerstand, und schon nach 7 Wochen stand das jetzt 100 000 Mann starke Heer, zu Lande und zu Wasser marschierend, vor Nanking. Die über 600 km lange Strecke war also mit einer Durchschnittsleistung von 15 km zurückgelegt, bei dem großen mitgeführten Troß eine sehr gute Leistung.

Belagerung und Fall von Nanking. Nankings Festungswerke machen noch heute einen imposanten Eindruck. Die Stadt ist von einer etwa 30 km langen, bis zu 10 m dicken und stellenweise 20 m hohen Mauer umgeben. Zum großen Teil ist diese durch anlehnende Bäche und Seen geschützt. Weideland und große bestellte Felder liegen im Mauerbereich, selbst der etwa 500 000 Einwohner starken Bevölkerung auf lange Zeit Nahrung gewährend. Die Stadt hatte damals eine Garnison von 8000 Mandschus und 16 000 chinesischen Soldaten. Daß erstere tüchtige Soldaten waren, zeigt ihr bis zum letzten Mann geleisteter Widerstand. Aber der alte Vizekönig, der den Yangtse hinabgeeilt kam, als er nach dem Fall von Wutschang die Unmöglichkeit weiteren Widerstandes in offener Schlacht einsah, war seiner Aufgabe nicht gewachsen. Eine chinesische Chronik gibt einzelne Züge der Belagerung:

*) So achtete der Rebellenführer selbst bei den Mandschus, denen er Tod geschworen hatte, die Unverletzlichkeit des Unterhändlers. 8 Jahre später wurden vor Peking die englisch-französischen Parlamentäre mit Begleitmannschaften eingekerkert und derartig mißhandelt, daß 20 umkamen.

Digitized by Google

Die Vortrupps der Taipings, die, offenbar zu Schiff angekommen, unterhalb der Stadt zu rekognoszieren begannen, wurden von den dort friedlich Dschunken löschenden Kulis — ein echt chinesisches Stilleben in dieser allgemeinen furchtbaren Angst vor dem Nahen der Rebellen — mit Bambusstöcken zurückgetrieben. Die Kulis riefen den über den schon gesperrten Toren stehenden Posten zu, man solle ihnen Waffen herunterwerfen. Zur Sicherheit wurden sie von den Verrat witternden chinesischen Soldaten beschossen. Es wurde auch keinerlei Ausfall gegen die in einzelnen Trupps ankommenden Angreifer gemacht. Dagegen hatte man Eilboten nach Schanghai gesandt, um von dort auf jeden Fall Hilfe, sei es auch von den Fremden, zu bekommen.

Am 16. Mai 1853 erhielten die sämtlichen in Schanghai beglaubigten europäischen Konsuln ein Schreiben des dortigen Taotai, in dem der Anmarsch der Rebellen auf Nanking bestätigt, die größte Gefahr für diese Stadt zugegeben und unter Hinweis auf die schweren zu erwartenden Handelsverluste gebeten wurde, sofort sämtliche verfügbaren europäischen Kriegschiffe gegen die Rebellen zu schicken. Dasselbe Gesuch war von dem Gouverneur der Provinz an die noch in Canton wohnhaften Gesandten der europäischen Mächte gerichtet worden. Diese Bitte an die bis jetzt mit äußerster Geringschätzung behandelten „fremden Barbaren" zeigt am besten, in welcher Furcht die kaiserlichen Beamten schwebten.

Zwei Tage nach diesem Gesuch fiel Nanking, nachdem die oben erwähnte Bresche gesprengt worden war. Außer der Niedermetzelung der Mandschu-Garnison scheinen keine unnützen Grausamkeiten begangen zu sein. Nur erregte der zwei Tage nach der Einnahme ergehende Befehl, daß Frauen und Kinder in ein besonderes Stadtviertel gebracht werden sollten, solche Angst, daß viele Männer sich und ihre Familien freiwillig töteten. Dabei hat es sich jedoch offenbar nur um die Proklamierung des allgemeinen Taiping-Lagerbefehls gehandelt, nach dem beide Geschlechter getrennt kampieren sollten.

Die Taipings in Nanking. Es ist zweifellos, daß den Taipings jetzt — mit der Besetzung von Tschinkiang war auch die Mündung des Kaiserkanals in ihre Hände gekommen — der Weg nach Norden offen stand. Kein kaiserliches Heer hätte ihre ungeheuren Scharen mehr aufhalten können. Aber nach seinem Einzuge in Nanking scheidet der Tienwang vollkommen als Generalissimus aus. Er zog sich in seinen Palast zurück, trat in der Öffentlichkeit kaum noch auf und überließ die Kriegszüge den vier Königen (Wangs).

Dagegen wurde jetzt von Nanking aus die neue Lehre durch Taiping-Missionare in alle Himmelsrichtungen getragen: Der Tienwang stand als jüngerer Gottessohn in unmittelbarem Verkehr mit dem Himmel. Gott und Jesus Christus waren vor seinen Heeren gezogen und hatten jeden Widerstand gebrochen.

Wer nicht an den Tienwang glaubte, war dem Tode verfallen; besonders die götzendienerischen Mandschus sollten mit ihrem ganzen Anhang vernichtet werden. „Schone ihrer nicht", spricht der Herr — dies waren die Worte einer Proklamation —, „sondern töte alle, Mann und Weib, Kinder und Säuglinge, Ochsen und Schafe." Dagegen hieß es für die Chinesen: „Fürchtet nichts! Verharrt ruhig in euren Wohnungen, in euren Gemarken. Besorgt weiter wie heute die täglichen Geschäfte,

Digitized by Google

ihr Gelehrten, ihr Ackerbauer, Gewerbs- und Handelsleute. Unsere tugendreichen Krieger nehmen nicht das Geringste eures Besitztums. Sie zahlen alles, was ihr zum Markte bringt, auf daß Handel und Gewerbe wieder aufblühen möge für immer und ewiglich."

Wer seine Sünden bekannte und sich zur Taufe meldete, wurde ohne große Formalitäten in die neue Gemeinde aufgenommen, getauft im Namen der göttlichen Dreiheit, des Vaters, des Sohnes und des Geistes, den der jüngere Sohn Gottes, der Taiping-Herrscher, darstellte. Über vierzehn religiöse Schriften, darunter das beinahe vollständig übersetzte Neue Testament, wurden in kurzer Zeit in Nanking herausgegeben und in Massen verbreitet, das Vaterunser und die zehn Gebote waren fast übereinstimmend angenommen. Regelmäßiger Gottesdienst wurde abgehalten, desgleichen überall mit der Ausbildung von Geistlichen begonnen.

Mit bürgerlichen Reformen war man maßvoll. Der schon erwähnte Kommunismus, nach dem alles Vermögen an die Staatskasse abgeliefert werden mußte, scheint nicht allzu scharf in das bisherige Gesellschaftsleben eingegriffen zu haben. Es gab auch noch dienende Stände, nur wurde überall auf menschliche Behandlung gesehen. Die gemäßigte Polygamie wurde beibehalten. Fußverstümmlung und Zopftracht wurden abgeschafft. Die langen Haare waren ein ausgezeichnetes Erkennungszeichen des Taiping-Anhängers, und man kann sich die Angst der Bewohner umstrittener Gebiete um ihre Haartracht vorstellen.

Die ernannten Könige, Wangs, bildeten zugleich das Ministerium.

Alle diese Einrichtungen haben auch eine Zeitlang Früchte getragen, man kann sich denken, wie verlockend der Anblick der gut genährten, wohlgepflegten und meist in Seide gekleideten Taipings auf die noch nicht bekehrte Landbevölkerung wirken mußte.

Aber die neue Lehre reichte nicht dazu aus, in friedlicher Verbreitung die uralten chinesischen Einrichtungen zu verdrängen; die Taipings hatten mit dem Schwerte sich Bahn geschaffen. Mit dem Schwerte mußten sie dem schnell erworbenen Reiche weitere Grenzen geben, mit dem Schwerte auch die durchzogenen Gebiete decken. Aber dafür fehlte es an militärischem Verständnis.

Weitere Aufgaben der Taipings. Drei Aufgaben waren zunächst von Wichtigkeit: die Sicherung des Südens, wo der sehr energische neue Vizekönig von Canton, Jih, mit Erfolg gegen die Rebellen vorzugehen begann, die Einnahme von Schanghai und der Marsch auf Peking.

Nur der letztere wurde zunächst Mitte 1853 unternommen, aber nicht mit dem ganzen Heere. Der Tschungwang (Ostkönig), der treueste und tüchtigste der Wangs, wurde für diese Aufgabe bestimmt, der aber sein zu schwaches Heer sich nicht gewachsen zeigen sollte. Für den Süden geschah nichts. Gegen Schanghai wurde auch zunächst keinerlei Vordringen geplant. Hier scheinen Rücksichten auf die beginnenden europäischen Festsetzungsversuche mitgespielt zu haben. Die Europäer hatten seit 1841 die ihnen gestatteten Handelsbeziehungen in den fünf Vertragshäfen mit leidlichem Erfolge aufgenommen. Die Taiping-Rebellion flößte, wie wir an dem Notschrei nach Schanghai gesehen haben, den kaiserlichen Gouverneuren der Seeprovinzen so viel Sorge ein, daß man es für gut hielt, im Notfall auf die verhaßten Mordwaffen der fremden Barbaren zurückgreifen zu können.

Digitized by Google

Einfluß der Bewegung auf die Beziehungen zu den Europäern. Die früher beständig gezeigte Mißachtung der Europäer hatte aufgehört. Die europäischen Kaufleute beantworteten diesen Umschlag der Stimmung prompt mit einer enormen Steigerung der nach wie vor verbotenen Opiumeinfuhr. Den europäischen Regierungsvertretern lag besonders an der Einführung ihrer Missionsgesellschaften. Auch diese fanden nicht mehr den alten Widerstand. Was konnten der wankenden chinesischen Regierung auch diese wenigen Sendboten gegenüber dem Wirbelsturm der Taipings besagen?

Sehr schwierig war die Frage für die europäischen Geschäftsträger, wie man sich mit den Taipings stellen solle. Die Engländer, damals noch die einzigen, deren politische Beziehungen mit China sich bereits verdichtet hatten, warteten zunächst ab. Aber nachdem — nach dem Fall von Nanking — der ganze obere Yangtse-Handel in die Hände der Rebellen gelangt war, mußte man sich zu einer Stellungnahme entschließen. Der englische Geschäftsträger fuhr aus Schanghai nach Nanking und begrüßte den Himmelskönig, der ihn aufs freundlichste aufnahm, ihre gemeinschaftliche Religion aufs eifrigste betonte und den Engländern vollkommen freien Handel versprach unter der einen Bedingung, daß sie nicht den Mandschus helfen sollten.

Das waren andere Umgangsformen, als man sie von den chinesischen Gouverneuren gewohnt war. Zunächst entstand allgemeine Begeisterung für die Taipings in der europäischen Presse. Manche Geschichtsschreiber behaupten noch heute, daß Englands Eingreifen zugunsten des Tienwang damals China die neue Verfassung und damit die Öffnung des Reiches gebracht haben würde. Was hielt sie davon ab? Übelwollende Leute behaupten: Die grenzenlose Enttäuschung der englischen Kaufleute, als ihre beliebten Opium receiving hulks, die überall mit ungeheurem Gewinn arbeiteten, in Nanking überhaupt nicht benutzt wurden.

Wichtiger war wohl die Stellungnahme der Missionare. Die Jesuiten gingen streng gerade aus, verschmähten jede Anlehnung an die Taipings und trugen auch in Rebellenbezirken unbelästigt demonstrativ die chinesische Tracht mit Zopf. Sie bezeichneten die Taipings kurzweg als doppelt verwerfliche Halbchristen. Die Protestanten urteilten toleranter. Sie erkannten den hohen ethischen Wert vieler Taiping-Einrichtungen an, aber die Gottessohnschaft des Tienwang mußte auch sie abstoßen.

Die Triadisten. Inzwischen suchte eine andere Rebellion mit den Taipings Fühlung zu bekommen. Schon im nächsten Jahre, 1854, begann ein Heer von neuen Aufständischen aus dem Süden längs der Küste gegen die Yangtse-Mündung vorzurücken. Es waren die Triadisten, eine Sekte aus Kwangtung, die früher Anlehnung an Hung gesucht, aber abgewiesen worden waren. Sie hofften jetzt, ihm willkommene Hilfe zu bringen, er lehnte sie hochmütig ab; sie nahmen darauf Schanghai mit Sturm und hielten es bis 1855. Von den Taipings nicht unterstützt, konnten sie die Stadt gegen ein Mandschu-Heer nicht behaupten. Französische Kriegschiffe halfen letzterem, die Engländer hielten sich vorsichtig vollständig neutral. Inzwischen hatte sich das Zurückgehen des militärischen Elementes bei den Taipings bitter gerächt.

Die Nordexpedition des Tschungwang. Das Nordheer war zwar anfangs rasch vorwärts gekommen und stand schon im Oktober vor Tientsin, aber die ungeheure sich jetzt bei Peking formierende kaiserliche Armee, in welche die auf-

Digitized by Google

gebotenen Kirin- und Kansu-Truppen eingestellt wurden, nötigte die Taipings zum Rückzug. Auch das Landvolk fiel ihnen nicht im gewohnten Maße zu. Die Nordchinesen verstanden nicht das Idiom der Empörer, und es fehlte ihnen der traditionelle Haß gegen die Mandschus, das Hauptagitationsmittel jener. Der Tschungwang setzte sich in Tsinghai am Kaiserkanal fest und hielt dieses in der festen Hoffnung auf Verstärkung 4 Monate lang gegen die Kaiserlichen. Erst im April 1854 schlug er sich mit dem Rest seiner durch Hunger geschwächten Besatzung, 7000 Mann, nach Süden durch und vereinigte sich mit der endlich nachgerückten Entsatzarmee.

Als die kaiserlichen Gouverneure sahen, daß der Hauptzug der Rebellen in Nanking zum Stillstand gekommen war, faßten sie wieder frischen Mut.

Erfolge der Kaiserlichen. Die Ungnade des Kaisers hatte die unfähigsten von ihnen mit schweren Strafen belegt. Für die beiden Hu-Provinzen war ein neuer Vizekönig, der tüchtige Tsengkouofan, ernannt, der schon im Frühjahr 1854 Wutschang und Hankau wieder in seinem Besitze hatte. Eine Unternehmung der Taipings gegen Nantschangfu, die Hauptstadt der Provinz Kiangsi, mißglückte gänzlich. Die Heere der Taipings, die jetzt überall Lebensmittel für Nanking eintreiben mußten, machten sich schnell verhaßt. Die Sorge für Nanking ließ dem Tienwang kein starkes Entsatzheer für den Norden zur Verfügung.

Erlahmen der Kriegstätigkeit. Die nächsten Jahre, 1857 bis 1858, brachten keine neuen Eroberungskämpfe. Längs des Yangtse zogen sich die Kämpfe zwischen Rebellen und Kaiserlichen mit wechselndem Glück hin. Dreimal wurde Wutschang erobert und zurückgenommen, zweimal standen Mandschu-Heere vor Nanking. Es scheint sogar, als ob ein loser Belagerungsgürtel um diese Stadt von jetzt bis 1864 festgehalten werden konnte.

Weitere Verwicklungen aus dem Opiumhandel. Die Gefahr der Überrumpelung des Nordens war vorläufig beseitigt. Im Süden war der kaiserliche Generalgouverneur von Canton, Yih, bald vollständig Herr der Lage und konnte sich 1856 wieder gegen den Opiumhandel wenden, dessen Anwachsen er während der Rebellengefahr nicht zu hindern vermocht hatte.

Jetzt wurden unnachsichtlich alle im Süden ankommenden Schiffe auf Opiumladung untersucht und alles dieses rücksichtslos vernichtet.

Die Engländer benutzten die Gefangennahme der chinesischen Besatzung einer unter englischer Flagge fahrenden Schmuggeldschunke, um strenge Repressalien zu fordern. Als Yih darauf nicht einging, bombardierte die englische Flotte Canton. Darauf Europäerverfolgung in allen Vertragshäfen, und im nächsten Jahre (1857), als der Seapoy-Aufstand in Indien beendet war, nach dem Erscheinen einer starken englisch-französischen Flotte Ausbruch des zweiten chinesischen Krieges, der nach dem Forcieren des Peiho mit dem Vertrage von Tientsin (1858) endete. In diesem wurde die Öffnung von fünf weiteren Vertragshäfen zugestanden, der Yangtse bis Hankau dem Handel geöffnet, überall freie Missionarstätigkeit zugesagt und eine große Geldentschädigung versprochen.

Keine dieser Bedingungen wurde bekanntlich innegehalten, als die europäische Flotte wieder abgezogen war, so daß 1860 der dritte, entscheidende Krieg nötig wurde.

Digitized by Google

Palastrevolution in Nanking. Während dieser Zeit hatte die gänzliche Untätigkeit, in die der Taiping-König verfallen war, allmählich die Erbitterung seiner Generale erregt. Es entstand eine Palastrevolution, die den Sohn des Tienwang an seine Stelle setzen wollte. Aber der Anhang des Königs war noch so stark, daß die Bewegung im Keime erstickt wurde und die beteiligten Nebenkönige sie mit dem Tode büßen mußten. Die Einzelheiten dieser Vorgänge sind in Dunkel gehüllt. Im Verlaufe dieser Wirren, nicht bei späteren Belagerungen, soll die große Porzellanpagode in Nanking zerstört worden sein.

Reformen bei den Taipings. 1858 gewann das politische Leben der Taipings neue Regsamkeit. Der erste Anhänger Tienwangs, Hungdschin, der bis dahin friedlich als Missionar der neuen Lehre im Süden gewirkt hatte, bot, von dort verscheucht, in Nanking seine Dienste an. Der König ernannte ihn zum Premierminister (Kanwang); der fähigste der Generale, der tapfere Tschungwang, wurde Leiter des Kriegswesens. Die nächsten Jahre zeigten die höchste Blüte des Taiping-Reiches. Der Handel mit Nanking stieg mächtig, und die Schilderungen europäischer Reisender aus jener Zeit sind voll begeisterter Bewunderung für die Pracht der Stadt. Das Heerwesen wurde in straffe Formen gebracht. Aus je 100 000 Untertanen wurde ein Korps von etwa 12 000 Mann Soldaten ausgehoben, das in Divisionen und Regimenter geteilt war. Bei jeder Division befand sich Kavallerie und Artillerie, letztere erst später von europäischen Offizieren organisiert. Die Bewaffnung bestand aus den altchinesischen Gingals (Luntengewehren), Musketen, langen Bambusspeeren und großen Schwertern. Beim Angriff wurde nur mit blanker Waffe gekämpft. Die Offiziere wurden sehr sorgfältig ausgesucht. Die Pracht der meist seidenen Kleidung der Truppen wird von verschiedenen Reisenden erwähnt.

Für Angriff, Marsch- und Belagerungswesen waren eingehende Reglements vorgesehen. Eine Stelle aus diesen sei als Beispiel dafür angeführt, daß auf strenge Ordnung gehalten werden sollte.

Sie lautet:

„Befleißigt euch eines reinen Herzens, rauchet kein Opium und trinkt keinen Wein. Seid gerecht, offenherzig und verträglich. Enthaltet euch der Schmeichelei, seid nicht zu milde gegen die Untergebenen und nicht widerspenstig gegen die Vorgesetzten. Alle, welche 15 Jahre und darüber alt sind, müssen Waffen, Lebensmittel, Kochgeschirr, Öl und Salz mit sich führen. In den Dörfern herumzustreifen, die Leute zu mißhandeln, zu rauben und zu plündern ist strengstens verboten."

Der neue Premierminister, der tiefer in das Christentum eingedrungen war als der Tienwang, gab auch der Taiping-Lehre mehr Anlehnung an die christlichen Lehren.

Abneigung der Europäer. Aber je mehr sie ihr christliches Wesen betonten, desto mehr wuchs die Abneigung der meisten Missionare, und als 1858 die chinesische Regierung, um Geld zur Fortführung der Rebellenbekämpfung zu gewinnen, den Opiumhandel gestatten mußte, wandten sich auch die Interessen der Kaufleute gänzlich von den abstinenten Taipings ab, bei denen der am besten gehende Handelsartikel so gar keinen Absatz fand.

Man vergaß, daß sie den Europäern unumschränkt freien Handel zu einer Zeit gestattet hatten, als die kaiserliche Regierung noch den erbittertsten Widerstand dagegen

Digitized by Google

leistete. Man schilderte sie als Bedränger des Handels und warf ihnen vor allem vor, daß sie den Handel auf dem Yangtse nicht frei ließen, wie im Frieden von 1853 festgesetzt war.

Diese Handelsbelästigungen auf dem Yangtse werden in erster Linie den mandschurischen Kriegsdschunken zuzuschreiben sein, die in Massen durch den in Wutschang wieder residierenden Vizekönig der Hu-Provinzen, den oben erwähnten sehr tätigen Tsengkouofan, gegen die Taipings ausgerüstet wurden. Aber daß auch diese gereizt waren, zeigt das Schießen ihrer Nanking-Batterien auf das englische Geschwader, das 1858 den englischen Bevollmächtigten Lord Elgin nach dem Friedensschlusse zu einer Orientierungsfahrt nach Hankau führte.

Die Engländer brachten die schwachen Taiping-Geschütze in kurzer Zeit zum Schweigen, und Lord Elgin versicherte nach diesem effektvollen Erscheinen bei seinem Antrittsbesuch den Taiping-König seiner herzlichsten Sympathien.

Neue Offensive der Taipings. Die Taipings haben sich offenbar auf diese Sympathieerklärung verlassen, als sie im Jahre 1859 wieder offensiv vorzugehen begannen. Ein Heer wurde nach Süden, ein anderes, wieder unter dem berühmten Tschungwang, nach Norden in die Provinz Nganhwei geschickt. Aber die Zeit war nicht gut gewählt. Die chinesische Regierung schlug gerade damals das englische Geschwader des Admirals Hope, als dieser zur Erzwingung der Tientsiner Friedensbedingungen die Taku-Forts angriff, mit blutigen Verlusten zurück. Die englisch-französischen Truppen waren meist schon nach Europa zurückgeschickt, und bis zum Herauskommen der neuen Verstärkungen hatte die chinesische Regierung Luft.

Ende 1859 bedrohte ein kaiserliches Heer von 100 000 Mann Nanking von Land und vom Flusse aus derartig, daß sämtliche entsandten Taiping-Heere nach der Hauptstadt zurückgezogen wurden.

Erst im Mai 1860 gelang es dem Tschungwang, Nanking zu entsetzen. Inzwischen war ein neues englisch-französisches Expeditionskorps von 20 000 Mann in China angekommen; die kaiserlichen Truppen konnten von Norden keinerlei Verstärkungen bekommen, und der Tschungwang trieb die fliehende Belagerungsarmee von Nanking widerstandslos dem Meere zu.

Jetzt kamen die reichsten Bezirke des Reiches in die Gewalt der Taipings. Zwischen Schanghai und dem Taihu-See bildet das Schwemmland des Yangtse eine ununterbrochene Ebene mit zahllosen Kanälen. Hier ist der Hauptsitz der chinesischen Seidenindustrie, deren Ausfuhr schon damals sehr bedeutend war.

Die Taipings vor Schanghai. August 1860. Durch diese Bezirke drangen die Taipings vor und standen im August vor den Toren Schanghais. Sie gingen dabei mit größter Mäßigung zu Werke und sagten besonders allen Europäern unbedingten Schutz zu. Einige Schanghaier Missionare, die im Taiping-Lager gewesen waren, kamen mit begeisterten Schilderungen von deren frommem, christlichem Wesen zurück. In Schanghai stand damals eine englische Besatzung. Das Hauptheer der Verbündeten bereitete gerade in jenen Tagen den Sturm auf die Taku-Forts vor.

Es schien für den englischen Geschäftsträger außerordentlich verlockend, auf das Anerbieten des als unbedingt zuverlässig bekannten Tschungwang einzugehen und

Digitized by Google

neutral zu bleiben. Er blieb aber fest, ließ den Taipings zurücksagen, daß die Engländer sich an der Verteidigung der Stadt beteiligen würden und handelte entsprechend, so daß sie nach erfolglosem Sturm mit schweren Verlusten wieder abziehen mußten.

Diese Unterstützung der Kaiserlichen durch die Engländer geschah ungefähr zur selben Zeit, als die chinesische Regierung englisch-französische Unterhändler in verräterischer Weise gefangen nehmen und derartig mißhandeln ließ, daß ein Teil von ihnen in den Gefängnissen zugrunde ging. Damals standen die englischen und amerikanischen Missionare und mit ihnen die englisch schreibenden in Asien erscheinenden Zeitungen meist auf Seite der Taipings, und zwar betonten sie, daß die Abneigung der Europäer gegen jene sich hauptsächlich auf die Berichte französisch-jesuitischer Missionare stützte, daß die französischen Truppen bei der Verteidigung von Schanghai ganz besondere Grausamkeiten verübt hätten u. a.

Englisch-französische Eifersüchteleien hatten natürlich bestanden, seitdem durch die chinesische Regierung nach dem ersten Kriege den Franzosen ähnliche Vorrechte eingeräumt waren wie den Engländern. Daß der englische Geschäftsträger auf derartige Ausführungen der Lokalpresse nicht eingehen konnte, lag auf der Hand. Erstens nötigte die Solidarität der englisch-französischen Politik in Europa hier draußen zu gleichem Verhalten. Dann aber hätte er eine ungeheure Verantwortung auf sich genommen, wenn er jetzt zu den Feinden der eigentlichen Regierung des Landes übergegangen wäre. Es war sicher nicht hauptsächlich die Wut über das Opiumverbot der Taipings, die sein Verhalten beeinflußte, wie anti-englische Stimmen damals versicherten.

Mühsam hatte man in 23jähriger politischer Tätigkeit die ersten Annäherungsversuche an dieses unzugänglichste aller Reiche auf legitimem Wege erreicht. Ein Bündnis mit den Taipings hätte die ganze bisherige diplomatische Tätigkeit in Frage gestellt. Gewiß lockte im Augenblick ihre Machtstellung, aber manche Niederlage der letzten Jahre hatte gezeigt, daß auch ihre Kraft nicht unbesiegbar war, und was über die Palastrevolution in Nanking laut geworden, hatte auch nicht nach zuverlässig gefestigten Zuständen geklungen.

Vertrag von Peking. Die Unternehmungen der verbündeten Engländer und Franzosen schritten unterdessen im Norden erfolgreich vorwärts, und am 25. Oktober 1860 konnte der Vertrag von Peking abgeschlossen werden. Er enthielt die abermalige Bestätigung des Vertrages von Tientsin und einige Nebenklauseln.

Der Tschungwang hatte sich nach Abweisung seines Angriffs auf Schanghai in Sutschou verschanzt. Die Engländer schickten im Frühjahr des nächsten Jahres Gesandte nach Nanking. Es kam eine Art von Vertrag zustande. Die Engländer versprachen unbedingte Neutralität, die Taipings Unterlassung jederlei Unternehmung gegen Schanghai auf die Dauer eines Jahres. Aber diese Verhältnisse waren unhaltbar. Das natürliche Expansionsbedürfnis der Taipings mußte immer wieder mit den englischen Interessen kollidieren.

Schanghai war ihnen gesperrt, einen Seehafen mußten sie haben, und so sehen wir 1861, als wieder der übliche radiale Vorstoß von Nanking aus gemacht wurde, ein Taiping-Heer vor Ningpo, das nach kurzer Zeit fiel. Auch dieses Mal herrschte

Digitized by Google

wieder nur eine Stimme des Lobes über ihre musterhafte Mannszucht. Die europäisch-asiatische Presse trat wieder warm für ein Bündnis mit ihnen ein. Aber der englische Gesandte Bruce blieb unbeugsam. Er fing eben an, in Peking festen Fuß zu fassen, und man kann verstehen, daß er der chinesischen Regierung keinerlei Grund zu Mißtrauen geben wollte.

Ergebnislose englische Verhandlungen mit den Taipings. Den Taipings wurde ein derartig schroffes Ultimatum gestellt, daß ein diplomatischer Bruch vorauszusehen war. Man verlangte Schadenersatz für Beschädigung britischen Eigentums durch die Taipings (4800 Dollar), freien Verkehr sämtlicher Dschunken mit britischer Flagge auf dem ganzen Yangtse ohne jede Visitation, dauerndes Fernbleiben der Taipings von Schanghai, Kiukiang und Hankau.

Zweites Vorrücken der Taipings auf Schanghai. Nach höflicher Ablehnung dieser Bedingungen fanden die Taipings im Februar 1862 bei ihrem Vorrücken auf Schanghai offenen Widerstand durch die Engländer, denen sich auch französische Truppen angeschlossen hatten.

Den europäischen Waffen vermochten die Taipings nicht zu widerstehen, sie mußten sich nach verschiedenen schweren Niederlagen auf Sutschou zurückziehen, auch Ningpo fiel wieder in die Hände ihrer Gegner. Erst jetzt begannen die Taipings, durch die grausame Art ihrer Gegner gereizt, auch ihrerseits den Krieg mit mehr Erbitterung zu führen; entmutigt waren sie keineswegs. Als der Tschungwang sah, daß er gegen Schanghai nicht vordringen könne, nahm er seinen alten Plan wieder auf und marschierte mit dem Hauptteile seines Heeres zum zweiten Male nach Norden, um Peking anzugreifen.

Ein anderer Führer sollte unterdessen den Anmarsch der in Kiangsu stehenden vereinigten europäischen und chinesischen Truppen auf Nanking aufhalten. Hier schwankte eine Zeitlang die Entscheidung. Der Leiter der chinesischen Truppen war der Gouverneur der Provinz Kiangsu, der später berühmt gewordene Lihungtschang. Diesem gelang es im Frühjahr 1863, für seine chinesischen Truppen einen Führer zu gewinnen, der den Kampf zum endlichen Siege bringen sollte: den Major Gordon, den späteren Eroberer des Sudans. Gordon war als 30jähriger Major des Ingenieurkorps im Herbst 1862 zu den um Schanghai stehenden englischen Truppen versetzt worden, nachdem er den Feldzug im Norden mitgemacht hatte.

Damals standen in dieser Gegend gegen die Taipings im Felde: einige europäische Regimenter unter dem englischen General Staveley und ein mandschurischer Truppenkörper: 6 Regimenter, etwa 5000 Mann mit zum Teil europäischen Offizieren. Letzteres Korps führte, obwohl verschiedentlich von den Taipings heftig geschlagen, eine chinesische Bezeichnun , die der englischen ever victorious army entspricht. Kriegsdienst gegen die Taipings zu nehmen war damals in Europa populär. Zahlreiche abenteuerliche europäische Existenzen suchten als Offiziere in chinesischen Diensten ihr Glück zu machen. Die ever victorious army hatte zuerst unter Führung eines tapferen aber charakterlosen amerikanischen Abenteurers, des Generals Burgevine, gestanden. Da er bei Plünderungen ein Auge zudrückte, war er recht beliebt gewesen. Lihungtschang hatte ihn abgelöst, als er in zu grober Form die Auszahlung des rückständigen Soldes für seine Truppen erzwungen hatte. Burgevines und ähnlicher

Digitized by Google

Führer Skrupellosigkeit ist wohl die Verrohung der ganzen Kriegsführung zuzuschreiben.

Unter seinem Nachfolger, einem Kapitän Holland, hatte das Korps bei Taitsan im Februar 1863 über 2000 Mann, darunter 200 Europäer, verloren. Lihungtschang ließ ihn augenblicklich ablösen. Es spricht für seinen guten Blick und den hohen Ruf, den Gordon bereits genoß, daß seine Wahl auf diesen jungen Offizier fiel.

Gordon war ein Mann von vornehmster Gesinnung, der von sich und seinen Untergebenen das Äußerste verlangte und dabei gegen jede Ausschreitung mit Einsetzung seiner ganzen Persönlichkeit vorging. Sein beinahe übernatürlicher Mut, seine unbedingte Uneigennützigkeit und sein wahrhaft leutseliges Wesen müssen ihm schon damals den wunderbaren Einfluß auf seine Leute verliehen haben, der später im Sudan Tausende freudig in den Tod gehen ließ. Er pflegte im dichtesten Feuer ohne Waffen zu Pferde zu sitzen. Seine Reitpeitsche war für die Chinesen der Zauberstab, mit dem er den Sieg an sich bannte.

Sein durch nichts zu beeinflussendes eigenes Urteil äußert sich in seinen Briefen von vornherein ungünstig über das Wesen der Taipings. Vor allem betont er die fanatische Angst, die in den von ihm durchzogenen Gegenden vor ihnen geherrscht hat. Ein Zeichen dafür, daß unter den Taipings der Glaube an ihre Sache zu wanken begann, waren die zahlreichen Überläufer zu Gordons Korps. Ein noch bedenklicheres sollte sich bei der Belagerung von Sutschou zeigen.

Einnahme von Sutschou. Die Einnahme dieses Hauptquartiers der ihm gegenüberstehenden Taiping-Könige hatte Gordon so geschickt vorbereitet, daß er Ende November zum Sturm schreiten konnte. Es war Zeit, denn schon wieder nahte der Tschungwang mit einem Entsatzheere von Nanking aus. Er hatte seinen Zug nach Norden aufgeben müssen.

Im Sommer 1863, während Gordon auf Sutschou vorrückte, war eine starke Dschunkenflotte mit kaiserlichen chinesischen Truppen gegen Nanking vorgegangen und hatte den aus seiner Indolenz erwachenden Taiping König in solche Angst versetzt, daß der Tschungwang wiederum schleunigst zur Deckung der Taiping-Residenz zurückgerufen wurde. Unter schweren Verlusten gelang es ihm, sein Heer durch die feindlichen Schiffe hindurch über den Yangtse zu führen, aber die Kriegsdschunken der Taipings gingen durch die überlegene, von den Europäern besorgte Artillerie der Gegner fast sämtlich verloren. Damit fiel der große Fluß endgültig in die Hände der Kaiserlichen. Es geht aus den Beschreibungen nicht klar hervor, ob dabei die Belagerung von Nanking aufgehoben wurde. Gordon erwähnt später, daß er 1864 vor Nanking die „bereits 10 Jahre lang dort liegende kaiserliche Belagerungsarmee" besichtigt habe.

Jedenfalls trat der Taiping-König in Verkehr mit dem Tschungwang und erklärte sich einverstanden, daß dieser im September gegen Sutschou vorrückte. Sein Heer stand schon nahe dem Ziele, als einzelne der in Sutschou eingeschlossenen Taipingwangs mit Gordon zu verhandeln begannen. Offenbar an weiteren Erfolgen verzweifelnd, des jahrzehntelangen, sich beständig steigernden Blutvergießens müde, appellierten sie an Gordons Menschlichkeit und baten um freien Abzug. Der größte Teil erbot sich sogar, in Gordons Dienste zu treten.

Die Verhandlungen kamen zum Abschlusse. Lihungtschang versprach Gordon,

Digitized by Google

das Leben der Wangs zu schonen. Diese ermordeten in hinterlistiger Weise ihren Oberbefehlshaber und übergaben am nächsten Tage die Stadt.

Als Gordon in die Stadt einritt, begegneten sie ihm sämtlich zu Pferde; er verabschiedete sich von ihnen, das Schicksal des Oberbefehlshabers nicht kennend, sah, wie sie zum Boote Lihungtschangs ritten, wie sich dort eine riesige Menschenmenge versammelte, und erfuhr am nächsten Morgen, daß sie auf Lihungtschangs Befehl sämtlich geköpft worden seien. Gordon schöpfte nach seinen Briefen erst abends Verdacht und scheint dann keinen Ausgang mehr durch die Massen der Plünderer gefunden zu haben. Von der taiping-freundlichen Presse wurde er später wegen nachlässiger Beaufsichtigung der von ihm versprochenen gnädigen Übergabe aufs heftigste angegriffen.

Er selbst wollte am nächsten Morgen mit der Pistole in der Hand an Lihungtschang Rache nehmen. Doch dieser hatte sich längst geflüchtet. Gordon machte sich heftige Selbstvorwürfe, er wollte anfänglich sein Kommando niederlegen, lehnte auch die ihm auf Lihungtschangs glänzenden Bericht von Peking verliehenen Auszeichnungen ab. Lihungtschang verteidigte seine Handlungsweise damit, die Wangs seien ihm gegenüber so drohend aufgetreten, daß er seinerseits Verrat gefürchtet habe. Die chinesische Auffassung gibt ihm auf jeden Fall recht. Die Wangs hatten als Hochverräter den unbedingten Tod verdient, ihre Schonung hätte Lihungtschang das eigene Leben kosten können, waren doch schon eine ganze Reihe hoher Generale und Gouverneure wegen nicht richtiger Behandlung der Rebellen hingerichtet worden.

Die chinesische Regierung machte alle Anstrengungen, um Gordon zu halten. Es gelang ihr auch, nachdem Lihungtschang öffentlich hatte zugeben müssen, daß die Wangs gegen sein Gordon gegebenes Versprechen hingerichtet worden seien. Gordon wurde für die Zukunft eine entscheidende Stimme bei allen Verhandlungen zugesichert. Man kann verstehen, daß ihm alles daran lag, sein siegreich begonnenes Werk zu Ende zu führen, er hoffte wohl auch, durch seine Gegenwart unnötige Greuel zu verhindern. Wie wichtig dies war, zeigt die Plünderung von Sutschou, die in den nächsten Tagen während Gordons zeitweiliger Abwesenheit mit furchtbarer Grausamkeit durchgeführt wurde.

30 000 Taipings wurden hingerichtet. Die Chinesen begnügten sich nicht allein mit der Vernichtung der Stadt, sie hieben im weiten Umkreise alle Maulbeerpflanzungen um, so daß die von den Taipings besonders begünstigte Seidenausfuhr in den nächsten Jahren bedeutend zurückging.

Charakteristisch dafür, welche abenteuerlichen Pläne damals auftauchen konnten, ist es, daß der Abenteurer Burgevine von Sutschou aus, wohin er sich auf die Seite der Taipings begeben hatte, Gordon den Vorschlag machte, er wolle ihm die Stadt übergeben, damit sie gemeinsam mit Gordons Heer gegen Peking vorrücken könnten. Gordon ließ ihn an den amerikanischen Konsul in Schanghai abschieben. Bei der Taiping-Armee in Sutschou hatten sich übrigens damals Hunderte von Europäern befunden, denen der Oberbefehlshaber freien Abzug gestattete, als die Erstürmung herannahte.

Letzte Stadien des Aufstandes. 1864 begann der Vormarsch auf Nanking. Gordons letzte Tat war die Eroberung von Tschangtschafu am 11. Mai 1864. Vor

Digitized by Google

dieser Stadt waren bei einem einzigen Ausfall der Taipings 400 europäische Soldaten und 15 000 Chinesen gefallen.

Weiter im Süden, in der Provinz Tschekiang, schlugen sich die Taipings bei Hangtschou ebenfalls mit dem Mute der Verzweiflung, ohne indessen die endgültige Entscheidung abwenden zu können. Hier kämpfte eine französisch-chinesische Armee unter französischem Oberbefehl.

Inzwischen war in England die Stimmung gänzlich umgeschlagen. Die Nachrichten von den Grausamkeiten in Sutschou, besonders der Ermordung der Wangs, erregten einen Sturm der Entrüstung. Palmerston wurde von den Liberalen unter Cobden derartig heftig angegriffen, daß er schleunigst die Zurückziehung sämtlicher englischen Offiziere und Truppen aus der chinesischen Armee anordnen mußte.

Gordons ever victorious army wurde im Mai 1864 aufgelöst. Er selbst lehnte jede Art von Belohnung ab, sein Gehalt hatte er vollständig zur Linderung von angetroffener Not ausgegeben. Arm wie er gekommen war, verließ dieser vornehme Offizier das chinesische Heer; nur auf den Titel „Chinese Gordon" ist er sein Leben lang stolz geblieben.

Als Gordon von seinem Kommando zurücktrat, trieb die Sache der Taipings bereits mit Riesenschritten ihrem Ende zu. Um Nanking hatte sich ein großes Belagerungsheer zusammengezogen unter dem Marschall Tsengkuoschien, dem Bruder des Vizekönigs von Wutschang. Sein sehr malerischer Bericht über die Belagerung wurde in der „Pekinger Zeitung" veröffentlicht. Er schildert die furchtbaren Anstrengungen und Verluste, die es gekostet hat, bis am 19. Juli nach Sprengen einer Bresche der Sturm beginnen konnte. Man hatte sich zum Sturm nur höchst ungern entschlossen, als man hörte, daß noch Proviant für Monate in der Stadt sei.

100 000 Menschen sind bei dem Sturm umgekommen. Der Himmelskönig hatte bei dem Nahen der Sieger Gift genommen. Man fand die Leiche in seinem Palast, in dessen Garten seine erhängten Frauen. Der englische Konsul in Tschinkiang, der die Stadt gleich nach dem Sturm besuchte, fand einen großen Brand- und Trümmerhaufen, durch die Straßen rann das Blut in Strömen.

Fast alle höheren Taiping-Führer waren bei dem Sturm gefallen oder hatten Selbstmord begangen. Der Tschungwang entkam mit dem Sohne des Taiping-Königs, aber beide fielen in die Hände der Kaiserlichen und starben unter der Folter.

Entkommene große Taiping-Haufen setzten sich noch an verschiedenen Orten zur Wehr. Einer bedrohte bis zum Mai 1865 die Provinz Fokien mit Amoy. Zu seiner Bekämpfung wurden 1865 wieder englische Offiziere zur Verfügung gestellt, denn ein in Kansu ausgebrochener Mohammedaner-Aufstand, der sich schnell bis Honan und Schantung verbreitete, ließ wieder das Schlimmste befürchten. Aber der Rest der Taipings wurde geschlagen und mit der üblichen Grausamkeit vernichtet.

Zu bemerken ist, daß die Anfang der 60er Jahre in Schantung hausenden Scharen, die bis in unser jetziges Schutzgebiet kamen, keine eigentlichen Taipings waren. Sie nannten sich Nienfei. Als sie nach Tschifu vordrangen, baten die Ortsbehörden die dort liegenden fremden Kriegschiffe um Hilfe, und das Feuer einiger amerikanischer Kanonenboote hielt sie wenigstens vom Marsch längs der dortigen Küste

Digitized by Google

ab. Im Lauschan werden jetzt noch auf den Bergspitzen Steinwälle gezeigt, in die das geängstigte Volk beim Nahen der Räuber sein Vieh zusammentrieb.

* * *

Was ist von der großartigen Bewegung, die vor kaum 45 Jahren ganz China erzittern machte, übriggeblieben, was von ihrer eigenartigen Kultur, unter deren, wenn auch sehr losem Einfluß einst 16 Provinzen des Reiches standen?

Um ihre alte Hauptstadt Nanking ist, wie mir der jetzige Sekretär für auswärtige Angelegenheiten des dortigen Vizekönigs, ein Nachkomme des Marschalls Tseng, versicherte, jede Spur von ihnen verschwunden. Hier wird wohl die Grausamkeit der Sieger das ihrige getan haben.

Aber in der alten Heimat des Taiping-Königs, in Kwangtung, leben noch alte Helden des großen Aufstandes und erzählen gelegentlich vertrauenswürdigen Europäern, stolz ihre Narben zeigend, von der großen Zeit, da sie, nach Norden ziehend, ihr Freiheitslied sangen:

Dem wahren Mut sich stets der Feige beugt,
Seht, wie der Sonne Strahl die Morgennebel scheucht.

C. T.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Der Seeoffizier und das Studium des Völkerrechts.

Von Dr. Heinrich Triepel, Professor in Kiel.

IV.

Das Völkerrecht hat es mit der Abgrenzung von Staatsgewalt gegen Staatsgewalt zu tun. Nun läßt sich aber die staatliche Herrschaft in ihren völkerrechtlichen Beziehungen nach einem dreifachen Gesichtspunkte betrachten. Alle Staatsgewalt wird ausgeübt im Raume. Alle Staatsgewalt erstreckt sich auf Personen. Alle Staatsgewalt vollzieht sich in bestimmter Form und zu bestimmtem Zwecke. Die Frage ist: wie stellt sich in diesen drei Richtungen das internationale Recht der Betätigung staatlichen Herrscherwillens gegenüber? Anders ausgedrückt: in welcher Weise hat das Völkerrecht den räumlichen Machtbereich, das persönliche Herrschaftsgebiet des Staates und die Ausübung der Staatsgewalt nach ihren Funktionen geregelt, wie weit anerkannt, wie weit eingeschränkt?

Die Lehre vom räumlichen Machtbereiche des Staates pflegt — vielleicht nicht ganz genau — als Lehre vom Staatsgebiete bezeichnet zu werden. Wir nennen Staatsgebiet den Teil des Raumes, in dem der Staat herrscht. Und zwar müssen wir zwischen einem Staatsgebiete im engeren Sinne und einem Staatsgewaltgebiete unterscheiden. Das erstere bedeutet den kraft Rechtssatzes fest abgegrenzten und abgeschlossenen Teil der Erdfläche, innerhalb dessen sich normalerweise das Leben des Staates abspielt. Das Staatsgewaltgebiet braucht sich damit nicht immer zu decken. Es kann weiter und kann enger sein. Der Staat herrscht z. B. auch auf hoher See über die Schiffe seiner Flagge, er herrscht bei einer kriegerischen Okkupation in Feindesland, er herrscht, soweit er Konsulargerichtsbarkeit besitzt, über die ihr unterstellten Personen auch im Bereiche eines fremden Staates. Und in diesen Fällen ist dann natürlich das Staatsgewaltgebiet des betroffenen anderen Staates, ohne Veränderung seines „Gebietes" im gewöhnlichen Sinne, entsprechend geschmälert.

Über das rechtliche Verhältnis des Staates zu seinem Gebiete streiten sich die Gelehrten. Ich lasse diese Frage der „juristischen Konstruktion" hier auf sich beruhen. Nach meiner Auffassung liegt die Sache so, daß der Staat nicht a m Gebiete, sondern im Gebiete herrscht. Daraus ergibt sich, daß das recht eigentlich Wesentliche am Staatsgebiete seine Grenzen sind, d. h. die intellektuellen Linien, die das Gebiet eines Staates von dem eines anderen oder von herrschaftsfreien Teilen der Erde (dem Meere) scheiden. Eine Hauptfrage ist es daher, wodurch sich diese Grenzen bestimmen. Die Frage ist rasch erledigt, wenn sie von den beteiligten Staaten durch einen Vertrag, etwa einen Friedens- oder einen Abtretungs- oder einen Grenzberichtigungsvertrag, mit Festsetzung geographisch fixierter Linien entschieden worden ist. Ist das nicht der Fall, so müssen wir nach generellen Regeln suchen, wie sich der Grenzlauf bestimmt, z. B. bei Grenzgebirgen oder Grenzflüssen. Nach zwei Richtungen hin ergeben sich besondere Schwierigkeiten.

Erstens in bezug auf die Luftsäule, die sich über der von den Landgrenzen umschriebenen Erd- und Wasserfläche erhebt. Gehört die ganze Luftsäule zum Gebiete des Staates oder gibt es auch hier wieder eine „Grenze", jenseits deren die Luft

Digitized by Google

dem allgemeinen Verkehre etwa ebenso freigegeben ist wie das offene Meer? Bekanntlich herrscht über diese Dinge noch manche Unklarheit. Die Angelegenheit ist einer vertragsmäßigen Regelung dringend bedürftig, ist auch kürzlich auf einer internationalen Konferenz erörtert worden, ohne jedoch dort bereits eine endgültige Entscheidung zu finden. Der Gegenstand ist für den Seeoffizier von Interesse, weil er auf Fragen der internationalen Luftschiffahrt hinführt, die auch für die Marine von Bedeutung sind.

Noch wichtiger freilich ist die Aufgabe, die Grenze des Staates nach der See hin festzustellen. Auch hier haben wir es mit einer umstrittenen Materie zu tun. Nur eines ist außer Zweifel: daß nämlich das Staatsgebiet nicht schon an der Linie endigt, die Land und Wasser scheidet, sondern daß der dem Ufer zunächst liegende Saum des Meeres, das Küstenmeer oder Küstengewässer, noch als ein Bestandteil des Staatsgebietes, wenn auch unter gewissen völkerrechtlichen Einschränkungen, zu betrachten ist. Aber wie dieser Meeresstreifen selbst abzumessen sei, darüber ist man sich nicht durchaus einig. Manche neueren Staatsverträge haben die Ausdehnung ausdrücklich festgesetzt. In der Mehrzahl nehmen sie die sogenannte Dreimeilenzone zur Grundlage;*) staatliche Gesetze, Reglements, Neutralitätserklärungen, Prisenordnungen haben sich vielfach auf denselben Standpunkt gestellt.**) Aber die Verträge, die sich über die Grenzen der Küstengewässer aussprechen, tun das natürlich immer nur in bezug auf ein ganz bestimmtes Verhältnis, z. B. die Küstenfischerei oder Küstenfrachtfahrt oder die Ausübung des Prisenrechts. Es gibt keinen Vertrag, der die Angelegenheit allgemein regelt, und wenn es ihn gäbe, würde er nur für die Vertragsmächte in ihren gegenseitigen Beziehungen gelten. So entsteht die Frage, ob das Prinzip der Dreimeilenzone, obwohl in keinem „Weltvertrage" als schlechthin maßgeblich anerkannt, doch vielleicht heute schon den Ausdruck einer allgemeinen internationalen Rechtsüberzeugung vorstelle, oder ob in Zweifelsfällen noch jetzt der alte Ausspruch des Holländers Cornelis van Bynkershoek***) in Kraft stehe: „terra finitur, ubi finitur armorum vis", d. h. die Gebietshoheit jedes Staates geht so weit, als er die See vom Ufer aus jeweilig beherrschen kann. Es bedarf keiner Darlegung, wie praktisch bedeutsam die Frage ist. Sie spielt gerade jetzt wieder eine Rolle, wo Rußland über seine Fischereigrenze Bestimmungen erlassen hat, die bei anderen Mächten auf lebhaften Widerstand gestoßen sind. Und nicht minder praktisch ist die andere, ebenfalls bestrittene Frage: von welcher Linie des Festlandes die Zone, sei es nun die Dreiseemeilenzone oder das durch die Treffsicherheit der Strandbatterien zu bestimmende Gebiet, zu berechnen sei. Ist es die Niedrigwassergrenze oder ist es die Linie, bis zu der flutsichere Strandbatterien errichtet werden können? Daß auch dieser Streitpunkt merkwürdige Schwierigkeiten hervorrufen kann, zeigt eine Kontroverse, die

*) Vgl. etwa den Vertrag der Nordseeuferstaaten, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer, vom 6. Mai 1882, Artikel 2: „Die Fischer jeder Nation sollen das ausschließliche Recht zum Betriebe der Fischerei haben in dem Gebiete bis zu drei Seemeilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze . . . ."

**) So z. B. die Kaiserliche Verordnung, betreffend Zeigen der Nationalflagge durch Kauffahrteischiffe, vom 21 August 1900 (Reichsgesetzbl. S. 807).

***) De dominio maris (1721), cap. 2.

Digitized by Google

sich über das Vorgehen des deutschen „Seeadler" vor Sansibar im Jahre 1896 entsponnen hat.*) Mit alledem hängen aber schließlich auch andere Dinge zusammen: die „Zugehörigkeit" von Inseln, die Gebietshoheit über Flußmündungen, Meereseinbrüche, Buchten, Golfe, Meerengen und Meeresarme, die besonderen Verhältnisse, die sich dann ergeben, wenn Territorialgewässer (auch Binnenmeere und Süßwasserseen) vom Landgebiete mehrerer Staaten begrenzt werden, und anderes mehr.

Die Lehre vom Staatsgebiete selbst bezieht sich nun zunächst auf den Erwerb und den Verlust der Gebietshoheit. Namentlich für das erste enthält das Völkerrecht eine Reihe sehr ins einzelne gehender Regeln. Man pflegt „derivativen" und „originären" Erwerb zu unterscheiden, je nachdem Gebiet erworben wird, das bisher einem anderen Staate gehörte (Abtretung, Eroberung), oder der Staat um völkerrechtlich herrenloses Land bereichert wird. Im letzteren Falle handelt es sich vornehmlich um die Okkupation, für die das moderne Recht aus Anlaß der kolonisatorischen Ausdehnung der europäischen Staaten eine Reihe neuer bedeutsamer Sätze in bezug auf Subjekt, Form und Tragweite aufgestellt hat.

Die völkerrechtliche Bedeutung der Gebietshoheit zeigt sich in einer zweifachen Richtung. Wir können von einem Grundsatze der Exklusivität und einem Grundsatze der Universalität der Gebietshoheit sprechen. Der erste will besagen, daß die Grenze unseres Staatsgebietes auch die Grenze für fremde Staatsherrschaft bedeutet, daß also ohne unsere Erlaubnis kein anderer Staat auf unserem Territorium Akte der Staatsgewalt, seien es Akte der Gerichtsbarkeit oder der Verwaltung, vornehmen darf, daß wir folglich auch verhindern können, daß ausländische Personen oder Sachen den Zutritt zu unserem Boden finden oder daß wir die Bedingungen setzen dürfen, unter denen wir ihnen den Eingang verstatten (Paßpflicht, Zoll, Quarantäne). Mit dem Prinzip der Universalität ist gemeint, daß sich alles, was sich auf unserem Gebiet befindet, Sachen und Personen, allein schon vermöge der Zugehörigkeit zu unserem Gebiet unserer Herrschaft unterworfen ist. Gleichviel ob es bei uns „staatsangehörig" ist oder nicht. Wir haben das Recht, auch den Ausländer unserer Gerichtsbarkeit, unserer Polizei- und Finanzgewalt zu unterstellen, und unser Gesetz bestimmt souverän den Umfang, in dem das zu geschehen hat. Aus beiden Prinzipien zusammen muß sich dann freilich als notwendige Folge der schon oben erwähnte Grundsatz ergeben, daß wir dem Auslande gegenüber für alles haften, was sich im Bereiche unserer Staatsgewalt zum Nachteile fremder Rechtsgüter ereignet.

Eine vollkommene Durchführung jener Prinzipien würde nun allerdings einen internationalen Verkehr unmöglich machen. Es ist heute selbst für einen orientalischen Staat nicht mehr angängig, sich dergestalt mit einer Mauer zu umziehen, daß er fremden Personen und Gütern schlechterdings den Zutritt verwehrt, und es würde ein diplomatischer Verkehr ausgeschlossen sein, wenn jede Regierung den ausländischen Gesandten in allen Beziehungen der obrigkeitlichen Gewalt des Aufenthaltslandes unterwerfen dürfte. So kommt es in hundertfältigen Variationen zu völkerrechtlichen Beschränkungen der Gebietshoheit. Sie sind zum Teil ein Ausfluß alten Gewohnheitsrechtes, von niemandem bezweifelt oder angefochten. Zum Teil ergeben sie

*) Vgl. einerseits Schücking, „Deutsche Juristenzeitung", Bd. 5, S. 202; — anderseits Perels, a. a. O. S. 21.

Digitized by Google

sich aus besonderen Verträgen, die einen einseitigen oder gegenseitigen Verzicht auf die Geltendmachung der Gebietshoheit in bestimmten Beziehungen enthalten. Sie können sich auf die Exklusivität wie die Universalität der Gebietshoheit beziehen. Es bedeutet eine Ausnahme vom Prinzip der Exklusivität, wenn der Staat fremden Polizeiorganen bei der Verfolgung der Verbrecher die „Nacheile" gestattet, wenn er ausländischen Konsuln auf seinem Gebiete die Ausübung freiwilliger Gerichtsbarkeit erlaubt, wenn er durch Zoll-, Handels-, Niederlassungsverträge seine Grenzen für Personen und Waren öffnet oder sich auf einen bestimmten Zollsatz für eingehende Güter festlegen läßt, wenn er sein Küstenmeer für Fischerei oder Küstenschiffahrt auch fremden Schiffen hergibt, wenn er duldet, daß Truppen eines anderen Staates sein Gebiet durchziehen. Und es bedeutet eine Ausnahme vom Prinzip der Universalität, wenn er die Pfändung ausländischer Bahnbetriebsmittel als unzulässig bezeichnet oder wenn er die Fremden seinem Gerichtszwange nicht in derselben Weise unterwirft wie seine eigenen Angehörigen (man denke an das System der „Kapitulationen" mit der Zulassung der Konsulargerichtsbarkeit). Das ganze Institut der Exterritorialität für Gesandte, Jurisdiktionskonsuln, Kriegschiffe gehört in diesen Zusammenhang. Vor allem aber ist in dieses Kapitel auch die Lehre von den sogenannten „Staatsservituten" zu stellen. Es handelt sich dabei um völkerrechtliche Beschränkungen der Gebietshoheit, vermöge deren ein Staat in bezug auf den innerhalb seiner Grenzen gelegenen Grund und Boden Handlungen unterlassen (Festungsbau, Änderungen des Wasserlaufes) oder ihre Vornahme durch fremde Staaten dulden muß (Anlage von Eisenbahnen, Bau von Tunneln, Straßen, Kanälen).

Daher ist denn vorzugsweise nach diesem Gesichtspunkte zu erörtern das gesamte Recht der internationalen Wasserläufe, d. h. solcher Bäche, Flüsse, Ströme, die das Gebiet mehrerer Staaten durchfließen oder in einem Teile ihres Laufes ihre Grenze bilden. Sie sind an sich ohne Zweifel Bestandteile des Staatsgebiets. Die Elbe ist bis zur sächsischen Grenze ein österreichischer, von da aus ein deutscher Fluß. Wird die Grenze zweier Staaten durch einen Strom bestimmt, so beherrschen sie ihn beide, ein jeder von seinem Ufer bis zu der Linie, die als die eigentliche Grenze vom Völkerrecht gesetzt ist. So fällt der internationale Fluß an sich auch unter den Grundsatz der Exklusivität der Gebietshoheit. Allein das starke Interesse, das in solchem Falle die Uferstaaten an einer Benutzung des ganzen, zum mindesten der schiffbaren Strecke des Wasserlaufs besitzen, hat zur Entstehung zahlreicher internationalrechtlicher Normen geführt, die in jenes Prinzip der Ausschließlichkeit Bresche legten. Bei den internationalen „Strömen" im technischen Sinne, nämlich den schiffbaren internationalen Wasserläufen, die in das Meer münden, tritt zu dem Interesse der Uferstaaten auf Mitbenutzung auch noch das gleichartige Interesse der Seemächte hinzu, die nicht zu den Uferstaaten gehören; sie werden den Wunsch haben, sich der ihnen von der Natur gebotenen Möglichkeit zu bedienen, von der See aus ihre Fahrzeuge in den Strom einlaufen zu lassen. Die neuere Rechtsentwicklung ist diesen Interessen nicht völlig, aber doch in beträchtlichem Maße entgegengekommen. Für eine ganze Reihe internationaler Ströme, für Rhein, Elbe, Donau und andere, sind im Vertragswege Normen geschaffen worden, unter sich wohl ungleichartig, aber durchweg rechtlich interessant und praktisch wichtig.

Digitized by Google

Das Gleiche gilt für die interozeanalen Kanäle. Auch sie unterliegen an und für sich dem Prinzip der Gebietshoheit. Auch bei ihnen stoßen die Interessen des „Uferstaates" mit den Interessen der anderen seefahrenden Nationen zusammen. Vielleicht ist das Interesse dieser letzteren an einer Teilnahme am Kanal noch größer als beim internationalen Strome. Denn dieser führt in ein Land hinein, der Kanal verbindet Teile des Weltmeeres miteinander. Nur freilich, daß hier vermöge der Verschiedenheit der territorialen, politischen, finanziellen Verhältnisse der einzelnen Kanäle einer einheitlichen Regelung der Materie noch viel größere Hindernisse entgegenstehen, als es beim internationalen Stromschiffahrtsrechte der Fall ist. Eine Wasserstraße, wie unser Kaiser-Wilhelm-Kanal, kann von seinem Erbauer schlechterdings nicht denselben Normen unterstellt werden wie der Suez-Kanal, der, schon weil von internationalem Kapital geschaffen, in höchst merkwürdiger Form „internationalisiert" worden ist. Die Bestimmungen des Suez-Kanal-Vertrages vom 29. Oktober 1888 über die Freiheit der Benutzung, die Neutralisierung, die internationale Kontrolle des Kanals und seiner Ausmündungen haben für den Seeoffizier ein spezielles Interesse. Nicht minder aber auch die eigenartige, durch besondere territoriale und politische Zusammenhänge verwickelte Rechtslage des bald vollendeten Panama-Kanals, dessen völkerrechtliche Stellung durch die von den Vereinigten Staaten mit Panama und mit Großbritannien geschlossenen Verträge bestimmt wird.*)

Ein äußere Ähnlichkeit mit solchen interozeanalen Kanälen besitzen die Territorialmeerengen. Sie sind, wie jene, meeresverbindende Wasserstraßen. Sie stehen unter der Gebietshoheit des Uferstaates, weil und soweit dieser sie vom Lande aus beherrschen kann, also unter Umständen je zur Hälfte unter der Gewalt mehrerer angrenzender Mächte (Sund, Meerenge von Gibraltar u. a.). Folglich auch hier ein Gegensatz der Interessen. Die Uferstaaten sind versucht, die Exklusivität ihrer Gebietshoheit zu betonen. Sie haben zwar die Wasserstraße nicht geschaffen, sondern als ein Geschenk der Natur empfangen. Aber sie haben vielleicht für die Sicherheit ihrer Benutzung, für die Fahrbarmachung, für die Beleuchtung große Opfer gebracht und wollen diese von anderen wenigstens mittragen lassen. Die anderen aber werden sich darauf berufen, daß die Meerenge trotz allem ein Bestandteil des Meeres sei und deshalb an der „Freiheit" des Meeres ihren Anteil haben müsse. Es ist bekannt, wie lebhaft der Streit über diese Dinge namentlich mit Rücksicht auf den von Dänemark erhobenen Sundzoll geführt worden ist; erst nach langwierigen Verhandlungen konnte die lästige Abgabe durch den Kopenhagener Vertrag vom 14. März 1857 abgelöst werden. Das Völkerrecht hat zwischen jenen gegensätzlichen Interessen im allgemeinen dergestalt vermittelt, daß es die Gebietshoheit als solche bestehen ließ, aber, vorausgesetzt, daß die Meerenge zwei „offene Meere" miteinander verbindet, die Einschränkung hinzufügte, daß der Uferstaat die Durchfahrt von Krieg- und Handelsschiffen nicht hindern dürfe. Davon gibt es freilich Ausnahmen. Vor allem hat eine interessante — hier nicht näher zu schildernde — Entwicklung dazu geführt, daß für Bosporus und Dardanellen ein Sonderrecht geschaffen worden ist, vermöge dessen diese Territorialmeerengen, so lange sich der Uferstaat, das Osmanische Reich, im Frieden befindet,

*) Vertrag mit Panama vom 18. November 1903; — Hay-Pauncefote-Vertrag vom 18. November 1901, der an Stelle des Clayton-Bulwer-Vertrages vom 19. April 1850 getreten ist.

Digitized by Google

dem Zutritt von Kriegschiffen bis auf geringfügige Ausnahmen verschlossen bleiben. Die Geschichte der „Meerengenfrage", die ihrerseits wieder einen Ausschnitt aus der wirrsalreichen Geschichte der Orientpolitik überhaupt darstellt und auch mit den Schicksalen des Schwarzen Meeres aufs innigste verflochten ist, bildet ein wichtiges Kapitel des Völkerrechts für sich. Ihr näheres Studium muß dem Seeoffizier aus verschiedenen Gründen dringend empfohlen werden.

Eine weitere Beschränkung seiner Gebietshoheit muß sich endlich der Staat in bezug auf das Küstenmeer und seine in nächster Verbindung damit stehenden Territorialgewässer (Häfen, Reeden) gefallen lassen. An sich und im Zweifel kommen die Grundsätze der Exklusivität und der Universalität der Gebietshoheit auch auf das Küstengewässer zur Anwendung. Ihnen entspricht es, wenn die Staaten den Meeressaum ihren eigenen Schiffen für Küstenfrachtfahrt und Fischerei vorbehalten, wenn sie in seinem Bereiche ihre gesetzgeberische, polizeiliche, gerichtliche Gewalt auch auf Schiffe fremder Flagge ausdehnen, wenn sie selbstherrlich über Sicherheitspolizei, Gesundheits-, Lotsen-, Strandungswesen, Zollkontrolle und Seezeremoniell Verfügung treffen. Aber die Rücksicht auf die Interessen des internationalen Verkehrs hat dazu geführt, daß der Uferstaat die „unschädliche Durchfahrt" fremder Krieg- und Handelsschiffe im Küstenmeere nicht hindern oder lästigen Bedingungen unterwerfen darf. Und noch mehr: selbst gegenüber den Schiffen, die in den Häfen und auf den Reeden vor Anker gehen, begnügt sich die neuere Praxis mit hafenpolizeilichen Maßregeln, die — um es kurz zu sagen — die innere Ordnung an Bord dem Schiffer oder Konsul des fremden Staates anheimstellen und nur insoweit eingreifen, als es die Sicherheit und Ruhe im Hafen, die Autorität der Zoll- und Steuergesetze und der Schutz der eigenen Staatsangehörigen verlangen. Wenn es sich hierbei nach gegenwärtigem Rechte, meiner Auffassung nach, beim Mangel entsprechender Staatsverträge nur um eine freiwillige Selbstbeschränkung handelt, so findet sich im Völkerrecht eine Reihe obligatorischer Bestimmungen über die Behandlung fremder Kriegschiffe, die vermöge ihrer Eigenschaft als Repräsentanten ausländischer Staatsmacht eine weitgehende Immunität und Exterritorialität genießen, auf der anderen Seite freilich, aus demselben Grunde, auch mancherlei Beschränkungen in bezug auf Einlaufen, Aufenthalt und Verhalten unterworfen sind. Das nähere Studium dieser Materie ist für den Seeoffizier nicht nur wichtig, sondern geradezu unentbehrlich. So viel er auch gerade hier durch seine Instruktion geleitet wird, so enthält doch dies Kapitel eine so große Reihe verwickelter und schwieriger Einzelfragen — über die Gewährung von Asyl, über Auslieferungspflicht, über die Stellung der dienstlich oder außerdienstlich an Land befindlichen Mannschaft, — daß eine Instruktion der Vielgestaltigkeit der Verhältnisse niemals gerecht werden kann.

Wenn nach alledem schon die Lehre vom Staatsgebiete und seinen Pertinenzen die Aufmerksamkeit des Marineoffiziers in beträchtlichem Maße verdient, so ist das natürlich in noch höherem Grade der Fall in bezug auf das Seerecht im engeren Sinne des Wortes.

Das offene Meer, d. h. die gesamte, die festen Teile der Erdfläche umgebende, zusammenhängende Wassermasse (mit Ausnahme der Küstengewässer) ist im Gegensatz zum Staatsgebiet einer ausschließlichen Herrschaft keines Staates unter-

Digitized by Google

worfen. Der seit mehreren Jahrhunderten anerkannte Grundsatz der Meeresfreiheit hat mit den mittelalterlichen Ansprüchen einzelner Staaten auf Beherrschung bestimmter Meeresteile aufgeräumt. Diese Meeresfreiheit kommt allen Angehörigen der völkerrechtlichen Staatengemeinschaft zugute. Sie alle können die für alle ausreichende Fläche des Meeres gleichmäßig benutzen und die Schätze, die es birgt, gleichmäßig gewinnen. Kein Staat hat das Recht, einen anderen darin zu hindern oder ihm Schwierigkeiten dabei zu bereiten. Daher unterliegt prinzipiell auf hoher See kein Schiff einer anderen Gerichts- und Polizeigewalt als derjenigen, die das Gesetz seines eigenen Staates ihm aufzuerlegen für gut findet.

Aber gerade diese feststehende Gemeinsamkeit der Benutzung und Ausnutzung des Meeres, gerade die Unmöglichkeit einer einseitig staatlichen Regelung der Meeresverhältnisse macht es erforderlich, daß die Staatenwelt das Leben auf dem Meere einer völkerrechtlichen Regelung unterwirft. Je stärker die Freiheit des Meeres den Zug nach dem Meere beeinflußt, um so notwendiger ist es, daß internationale Rechtsregeln Sicherheit und Ordnung auf einem Gebiete schaffen, auf dem die nationale Rechtsordnung zur Ohnmacht verurteilt ist. Daher die völkerrechtlichen Bemühungen um Aufstellung einer Seestraßenordnung, um Festlegung bindender Normen über das Verhalten von Schiff gegen Schiff bei Begegnung, Zusammenstoß, Seenot, daher aber auch das Bestreben, durch Vorschriften über Führung und Vorzeigung von Flagge und Schiffspapieren die Feststellung zu erleichtern, ob ein Schiff die Zugehörigkeit zu einem Staate der völkerrechtlichen Gemeinschaft besitzt.

Solche internationalen Regeln können nun freilich am letzten Ende in Beschränkungen der Meeresfreiheit ausmünden. Zum Teil ist es altes Gewohnheitsrecht, zum Teil sind es moderne Einrichtungen, die den Zweck verfolgen, gemeingefährlichen und gemeinschädlichen Handlungen auf hoher See in der Weise entgegenzutreten, daß ausnahmsweise dem legitimierten Vertreter der Einzelstaatsgewalt die Erlaubnis gegeben wird, auch über Schiffe fremder Flagge eine Aufsicht zu üben und nötigenfalls gegen sie mit Gewalt einzuschreiten. Hierhin gehören seit alten Zeiten die Normen über die Verfolgung der Seeräuberei. Hierhin gehören die neueren Staatsverträge über den Schutz der Telegraphenkabel*) und die Unterdrückung des Sklavenhandels,**) soweit er auf dem Meere betrieben wird. Hier schlagen aber auch die für das Deutsche Reich besonders wichtigen Verträge über die Nordseefischerei ein, außer dem schon oben genannten Vertrage über die Fischereipolizei der Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern vom 16. November 1887. Das Wesentliche bei allen diesen Regelungen ist die Einrichtung, daß den Kriegsfahrzeugen oder besonders bestellten Staatsschiffen die Erlaubnis zu seepolizeilichen Akten — Anhaltung, Prüfung, möglicherweise Aufbringung — auch gegenüber Schiffen fremder Nationalität in einem Umfange gegeben wird, wie das im übrigen nur für die entsprechenden Maßnahmen der Kriegspolizei als zulässig gelten würde. —

*) Vertrag vom 14. März 1884.

**) Die historisch und speziell seerechtsgeschichtlich interessante Materie ist in gewissem Umfange kodifikatorisch geregelt durch die Antisklavereiakte vom 2. Juli 1890, besonders in Kapitel III.

Digitized by Google

Das Völkerrecht hat es außer mit der Abgrenzung des räumlichen mit der Abgrenzung des persönlichen Machtbereichs der Staaten zu tun. Die Rechtssätze, die sich hierauf beziehen, sind von Jahrhundert zu Jahrhundert wichtiger geworden. So lange die Staaten unter der Einwirkung bestimmter politischer und ökonomischer Vorstellungen eine stärkere Bevölkerungsverschiebung zwischen Land und Land mit scheelen Augen ansahen, so lange sie ihren Untertanen die Auswanderung erschwerten und die Einwanderung fremder Elemente nur bei ersichtlichen wirtschaftlichen Vorteilen gestatteten, spielte das Verhältnis des Individuums zum fremden Staate und die Herrschaft des Staates zu fremden Individuen eine untergeordnete Rolle. Und dasselbe galt, wenn und so lange die Auswanderung und die Einwanderung regelmäßig auch eine Aus- und Einbürgerung bedeuteten. Denn wenn der Auswanderer die Staatsangehörigkeit der Heimat verliert und der Einwanderer ohne Umstände in den Staatsverband des neuen Wohnsitzes aufgenommen wird, ist für internationalrechtliche Regelung der Angelegenheit wenig Spielraum gegeben. Nun gilt aber heute in sehr weitem Maße der Grundsatz der Auswanderungs- und Einwanderungsfreiheit. Und da ferner die moderne Indigenatsgesetzgebung in vielen Staaten auf die persönliche Staatszugehörigkeit ein größeres Gewicht legt als auf Wohnsitz und Aufenthalt, so bedeutet heute Auswanderung nicht notwendig Verlust, und Einwanderung nicht notwendig Erwerb von Staatsbürgerrecht. Der Ausgewanderte kann Angehöriger seines Heimatsstaates bleiben, der Eingewanderte wird zwar immer „Untertan", aber nicht immer und mindestens nicht sogleich „Angehöriger" des Staates, in dem er lebt. Damit erhält das Völkerrecht eine neue und wichtige Aufgabe. Es erwachsen ihm aber zugleich auch neue Schwierigkeiten. Denn die Indigenatsgesetze, deren Inhalt regelmäßig dem freien Belieben jedes Staates unterstellt ist, laufen nicht immer auf dasselbe hinaus. Der A. kann nach dem Gesetze seines Heimatsstaates dessen Angehöriger auch nach der Auswanderung bleiben und doch gleichzeitig von dem Staate seines Wohnsitzes für sich in Anspruch genommen werden. Und der B. hat vielleicht nach dem Rechte des Staates, dem er den Rücken kehrte, aufgehört, sein Bürger zu sein, er hat aber in dem Staate, dem er sich zuwandte, noch kein Bürgerrecht erlangt. So entstehen die Fälle der mehrfachen Staatsangehörigkeit und der Heimatlosigkeit, die für manche internationalrechtliche Materien, wie z. B. das Recht der Aus- und Abweisung, oder die Militärpflicht der Fremden, oder das Schutzrecht beträchtliche Schwierigkeiten im Gefolge haben. Das Völkerrecht ist ihrer noch nicht durchweg Herr geworden.

Wie dem aber auch sei, jedenfalls ergibt sich aus dem Vorigen, daß das internationale Recht hier im wesentlichen auf zwei große Fragen Antwort erteilen muß.

Es handelt sich einmal um das Verhältnis des Staates zu seinen im Auslande befindlichen Angehörigen. Wenn es an und für sich jedem Staate freisteht, den Ausgewanderten oder auch den nur vorübergehend abwesenden Bürger unter seiner Herrschaft zu behalten, ihn seinen Gesetzen in strafrechtlicher, steuerrechtlicher, militärrechtlicher und anderer Beziehung trotz der räumlichen Trennung zu unterwerfen, so wird sich die Durchführung dieses Anspruchs doch in großem Umfange, sei es an tatsächlichen Unmöglichkeiten, sei es an kollidierenden Interessen des anderen, des Aufenthaltsstaates, stoßen. Das Völkerrecht muß danach trachten, zwischen der Personal-

Digitized by Google

hoheit des Staates der Staatsangehörigkeit und der Gebietshoheit des Aufenthaltsstaates einen billigen Ausgleich zu finden. Es muß darüber entscheiden, inwieweit der Aufenthaltsstaat den Angehörigen eines fremden Staates an der Erfüllung seiner „Heimatspflichten" hindern darf, und inwieweit er vielleicht verpflichtet ist, dem Heimatsstaat bei der Durchsetzung seiner Ansprüche hilfreiche Hand zu leisten. Das Recht der „internationalen Rechtshilfe", insbesondere das Auslieferungsrecht, gehört zwar nicht durchaus, aber wenigstens zum Teil in diesen Zusammenhang. Vor allem aber hat hier das praktisch so bedeutsame System des sogenannten Schutzrechtes seine Stelle, d. h der Inbegriff der Regeln über die Frage, nach welchen Richtungen, in welchem Umfange und mit welchen Mitteln sich ein Staat gegenüber der Gerichts- und Verwaltungshoheit des fremden Staates seiner Angehörigen anzunehmen befugt ist. Da auch die Kriegsmarine als ein sehr wertvolles Organ zur Geltendmachung des „droit de protection" zu dienen hat, so wird der Seeoffizier an diesem in Einzelheiten verwickelten und kontroversenreichen Gebiete der Völkerrechtslehre nicht achtlos vorbeigehen dürfen.

Es handelt sich auf der anderen Seite um das rechtliche Verhältnis, in dem sich der Staat zu den bei ihm wohnenden Fremden befindet — ein Verhältnis, das durch das im engeren Sinne sogenannte Fremdenrecht normiert wird. Die Frage der Abweisung und der Ausweisung, der Einwanderung, des Niederlassungsrechtes, der bürgerlichen und politischen Rechtsstellung der Fremden finden hier ihre Erledigung. Aber auch das System der Exterritorialität als eines besonderen Rechtsinstitutes muß in dieser Verbindung seine Erörterung und seine Beleuchtung erhalten. —

Nächst der Darstellung des räumlichen und des persönlichen Machtbereichs des Staates hat die Völkerrechtslehre die Aufgabe, die internationale Seite der staatlichen Funktionen zu beobachten. Hat es die Lehre von der Gebietshoheit mit der örtlichen Grundlage, die Lehre von der Personalhoheit mit der persönlichen Beziehung der Staatsgewalt zu tun, so handelt es sich hier vorzugsweise um eine systematische Erörterung der Frage, inwiefern die einzelnen Aufgaben des Staates und die zu ihrer Erfüllung dienende Verwaltungstätigkeit durch völkerrechtliche Sätze beeinflußt werde. Daher wird die Einteilung des hier zu bearbeitenden Stoffes richtigerweise nach der fünffachen Gliederung vorzunehmen sein, in der die Staats- und Verwaltungslehre die einzelnen Verwaltungszweige zu sondern pflegt.

An erster Stelle wird daher die auswärtige Verwaltung in ihren völkerrechtlichen Beziehungen zu betrachten sein. Nicht als ob hier die Gesamtheit aller vom Völkerrecht geforderten, erlaubten, verbotenen Akte, die in das Ressort dieser Verwaltung gehören, zu besprechen wäre. Das hieße, im Grunde genommen, den ganzen Stoff des internationalen Rechts hier einordnen, da sich ja der größte Teil des Völkerrechts auf solche Akte bezieht. Es kommt vielmehr darauf an, zu untersuchen, ob und wo durch besondere Institute des internationalen Rechts die auswärtige Verwaltung eines Staates als Ganzes, nach Organisation und Tätigkeit einer rechtlichen Einwirkung von außen her unterworfen ist. Vor allem wird hierhin das Protektorat zu stellen sein, das in erster Linie dazu bestimmt ist, die Leitung der auswärtigen Politik eines schwachen Staates unter die Aufsicht oder auch in die Hand eines stärkeren Schutzstaates zu legen.

Digitized by Google

Ein zweites Kapitel wird von der völkerrechtlichen Seite der staatlichen Finanzverwaltung (Zollwesen, Staatsschulden, Staatsbankerott, internationale Finanzkontrolle), ein drittes von den völkerrechtlichen Beziehungen der Rechtspflege handeln (gemischte Gerichtshöfe, internationale Rechtshilfe, Auslieferung — das ganze sogenannte „internationale" Privat-, Straf-, Prozeßrecht, soweit es Völkerrecht ist, gehört hierher). Während die Militärverwaltung für die völkerrechtliche Betrachtung nur geringen Stoff bietet, gilt das Gegenteil für die Verwaltung des Innern, d. h. die Staatstätigkeit, die sich die Förderung des leiblichen und geistigen Wohles der Staatsuntertanen zur Aufgabe gemacht hat. Wir haben es hier mit einem Gebiet zu tun, auf dem mehr als auf jedem anderen das moderne Völkerrecht eine „Internationalisierung" der Verwaltung herbeigeführt hat. Es gibt kaum einen Gegenstand der inneren Verwaltung, für den nicht irgendwo und irgendwie die Freiheit der öffentlichen Gewalt durch völkerrechtliche Bestimmungen eingeschränkt ist. Landwirtschaft, Weinbau, Viehzucht und Fischerei, Handel und Gewerbe, Münz-, Maß- und Gewichtssystem, Eisenbahn-, Schiffahrts-, Post-, Telegraphen-, Fernsprechverkehr, Gesundheitswesen, Sicherheits- und Sittlichkeitspolizei, wissenschaftliche Erforschung von Land, Meer, Luft — dieses und anderes ist durch Tausende von Staatsverträgen nach zahllosen Richtungen hin völkerrechtlicher Regelung teilhaftig geworden. Es genügt, dies hier anzudeuten. Eine nähere Vorstellung von dem Reichtum dieser Entwicklung vermöchte nur eine eingehende Darstellung zu geben. Für den Seeoffizier wird auf diesem Gebiete nur einiges von näherem Interesse sein.

V.

Faßt man die Rechtssätze, deren Inhalt im vorigen Abschnitte skizziert wurde, unter dem Namen Friedensrecht zusammen, so hat der verbleibende Rest des internationalen Rechts die Überschrift: Recht der Staatsstreitigkeiten zu tragen. Dieser Stoff zerfällt wiederum in drei gesonderte Abschnitte.

Recht und Praxis haben zunächst ein System von Regeln geschaffen, die der friedlichen Erledigung eines zwischenstaatlichen Streits den Weg ebnen sollen. Die streitenden Teile können sich in erster Linie untereinander verständigen, ohne die Mitwirkung anderer in Anspruch zu nehmen. Sie treten in Verhandlungen ein, die im günstigen Falle zu einem Vergleich, vielleicht auch zu einem Anerkenntnis der geltend gemachten Forderung oder zu einem Verzicht auf den erhobenen Anspruch führen. Sie können aber auch die guten Dienste oder die Vermittlung eines oder mehrerer uninteressierter Staaten anrufen, und es gibt einige Vertragsbestimmungen, in denen eine Pflicht zur Beschreitung dieser Bahn übernommen worden ist. Die Parteien können endlich übereinkommen, den Streitfall der Entscheidung eines unparteiischen Schiedsgerichts zu unterbreiten. Möglicherweise haben sie sich schon früher, ehe sie in Konflikt gerieten, gegenseitig versprochen, in einem solchen Falle vor der Anwendung gewaltsamer Streiterledigungsmittel den Versuch schiedsgerichtlichen Austrags zu machen. Sie haben vielleicht einem Zoll-, Handels-, Auslieferungsvertrage eine „Kompromißklausel" eingefügt, worin sie sich zusagten, Differenzen über Auslegung und Handhabung des Vertrags in jener Weise auszugleichen. Oder sie haben durch einen „permanenten" Schiedsvertrag alle oder bestimmt bezeichnete künftige Streitigkeiten oder alle mit ge-

Digitized by Google

wissen Ausnahmen auf den Schiedsgerichtsweg gewiesen. Gegenwärtig ist die Welt förmlich mit einem Netze solcher „Traités d'arbitrage permanents" überzogen, und die Bestrebungen, das schiedsgerichtliche Verfahren von Völkerrechts wegen für alle Staaten obligatorisch zu machen, sind bekannt. Ebenso bekannt ist es, daß diese Tendenzen auf den beiden „Friedenskonferenzen" im Haag von 1899 und 1907 keinen wesentlichen Erfolg erzielt, daß aber die hier zustande gebrachten großen Konventionen über „die friedliche Erledigung internationaler Streitfälle" einen beträchtlichen Teil dieses Rechtsstoffs in teils zwingenden, teils dispositiven Rechtsnormen kodifikatorisch geordnet haben.

Gelangen alle diese Versuche, einen Streit in Güte zu schlichten, nicht zum Ziele, so bleibt, wenn die Differenz nicht auf sich beruhen kann, nichts übrig, als zur Selbsthilfe zu greifen. Diese Selbsthilfe braucht noch nicht zum Kriege zu führen. Es gibt völkerrechtlich anerkannte Streiterledigungsmittel, die zwischen dem friedlichen Ausgleich und der ultima ratio des Krieges mitten inne liegen. Der Staat hat z. B. das unbezweifelte Recht, von einem Vertrage, den der Gegner gebrochen, einseitig zurückzutreten. Er hat das Recht, eine Unbilligkeit oder eine Rechtswidrigkeit, die ihm der andere zugefügt, mit einer gleichen Maßregel, durch Anwendung der Retorsion, zu erwidern; er legt z. B. auf Handelswaren eines anderen Staates Retorsionszölle, wenn seine Waren in einer ihm ungerecht scheinenden Weise von jenem belastet worden sind. Er kann aber auch durch echte Zwangsmittel, sogen. Repressalien, den Verletzer seiner Rechte zur Aufgabe seiner Haltung zu nötigen suchen. Er legt Embargo auf dessen Schiffe, oder führt eine Landung auf seinem Gebiete aus, legt ihm eine Garnison ins Land, belegt seine Zolleinrichtungen mit Beschlag, oder wendet die Friedensblockade an. Dies kann äußerlich einer kriegerischen, d. h. auch im Kriege angewandten Maßregel vollkommen gleich sehen, bedeutet aber an sich noch keinen Krieg, erfordert keine Kriegserklärung, zieht für die unbeteiligten Staaten nicht alle die Wirkungen nach sich, die die besonderen Einrichtungen des Neutralitätsrechts im Kriege für sie im Gefolge haben.

Das energischste internationale Zwangsmittel ist natürlich der Krieg. Er ist als Ganzes Zwangsmittel, soll unbefriedigte Ansprüche gewaltsam durchsetzen, den Gegner unter den Willen des Angreifenden beugen. Und er besteht aus einer Fülle von einzelnen Zwangsmitteln. In beiden Richtungen ist es das Recht, das über die Zulässigkeit des Zwanges sein Urteil abgibt. Und das Recht kann über den Krieg als solchen ein anderes Urteil fällen als über die besonderen Zwangsmittel, die in ihm vom Angreifer oder Angegriffenen angewendet werden. Der Krieg kann in vollem Umfange berechtigt, ein einzelnes Kriegsmittel aber rechtlich unerlaubt sein, und der ungerechteste Krieg gibt den Parteien gegeneinander und gegen Dritte Zwangsbefugnisse, die ohne Rücksicht auf den Kriegsgrund in ihrer Zulässigkeit unanfechtbar sind. Gerade deshalb aber ist die Frage nach der „Gerechtigkeit" des einzelnen Krieges zwar politisch und moralisch von Bedeutung, tritt aber hinter der Frage nach der rechtlichen Bewertung der Kriegsmittel stark zurück.

Neben dem internationalen Seerecht, das für Friedenszeiten gültig ist, wird das Kriegsrecht immer das Gebiet bleiben, dem der Seeoffizier sein Interesse in allererster Linie widmen wird. Dies gibt mir das Recht, mich hier der größten Kürze zu befleißigen, da es kaum vonnöten sein dürfte, auf besonders wichtige, des Studiums

Digitized by Google

werte Punkte hinzuweisen. Es ist eben in diesem Bereiche alles und jedes der Beachtung und eindringenden Behandlung würdig und bedürftig. Mit ein paar kurzen Strichen muß ich aber doch wohl zeichnen, wie sich das Kriegsrecht systematisch gliedert und in welcher Reihenfolge die einzelnen Fragen zweckmäßigerweise durchzudenken sind.

Man kann, ähnlich wie das ganze Völkerrecht, auch die Kriegsrechtslehre in einen allgemeinen und einen besonderen Teil zerlegen.

Die allgemeinen Lehren des Kriegsrechts behandeln zunächst den Begriff und die Bedeutung des Kriegs als solchen. Die — nach meiner Auffassung utopischen — Bestrebungen auf Beseitigung des Krieges und die Frage einer internationalen Abrüstung müssen auch im Rahmen einer rechtlichen Kriegslehre einen Platz erhalten. Denn es kommen dafür in der Tat rechtliche Gesichtspunkte in Frage, es haben sich internationale Dokumente — man denke an die „Wünsche" der beiden Friedenskonferenzen — auch auf diese Materie wenigstens oberflächlich eingelassen, und es ist in einem merkwürdigen Vertrage bereits ein schwacher Versuch gemacht worden, den Krieg für eine bestimmte Art internationaler Konflikte auszuschließen: das zweite Abkommen der letzten Haager Konferenz hat mit gewissen Einschränkungen das Verbot ausgesprochen, bei der Eintreibung von Vertragsschulden, die bei der Regierung eines Landes von der Regierung eines anderen eingefordert werden, zur Waffengewalt zu schreiten! Neben diesen allgemeinsten Fragen wird in dem Einleitungskapitel von den Arten des Krieges, vornehmlich von dem Gegensatze des Land- und des Seekrieges, zu sprechen sein, wobei der tiefe Grund der unterschiedlichen rechtlichen Behandlung ins rechte Licht zu setzen ist. Daran anschließend werden die Begriffe des Kriegsbereichs und Kriegsschauplatzes und die Möglichkeit der Neutralisierung von Land- und Seegebiet zu erörtern sein. Eine Übersicht über die Quellen des Kriegsrechts wird den Schluß bilden.

Der besondere Teil beginnt natürlich mit der Lehre vom Kriegsanfang; die Kriegserklärung in ihren verschiedenen Formen und nach ihren Wirkungen sowie die Frage nach ihrer Notwendigkeit ist dabei die Hauptsache. Ein weiterer Abschnitt beschäftigt sich mit den Kriegsparteien, dem „Kriegsstand", den Streitkräften. Der Gegensatz der Heeresangehörigen und -nichtangehörigen, der Kombattanten und Nichtkombattanten, der regelmäßigen Kombattanten und der Irregulären spielt dabei eine besondere Rolle. Für den Seekrieg kommt in erster Linie das Institut der Kaperei in Betracht. Eine sorgfältige geschichtliche Betrachtung ist nötig, um das Verständnis dieser Einrichtung zu erschließen und die Gründe für ihre Beseitigung durch die Pariser Deklaration von 1856 begreiflich zu machen. Die in nahem Zusammenhange damit stehende, heiß umstrittene Frage nach Zulässigkeit und Formen der Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe hat für die Gegenwart eine besondere Bedeutung.

Den Mittelpunkt des Ganzen bildet die Lehre von den Kriegsmitteln. Sie hat auszugehen von den beiden Polen, um die sich hier alles dreht: Kriegsraison und Kriegsmanier. Denn eben in dem schwierigen Ausgleich dieser Gegensätze, der kriegerischen Notwendigkeit und dem Bestreben, den Krieg überflüssiger Härten zu entkleiden, liegt die Hauptaufgabe alles Kriegsvölkerrechts. Die Grundsätze, daß der Krieg in erster Linie gegen die feindlichen Heere, nicht gegen die friedliche Bevölkerung von Feindesland geführt wird, und daß auch im Kriege „die Treue kein leerer Wahn" ist, mit allem, was daraus für Kriegslist und Kriegsverrat, für Parlamentäre und Spione, für Kriegs-

Digitized by Google

verträge, Waffenruhe, Waffenstillstand und Kapitulation sich ergibt, bedürfen eingehender Darlegung.

Die einzelnen Kriegsmittel sind in folgender Reihenfolge darzustellen. Zuerst die Kampfmittel gegen Kombattanten — Tötung, Verwundung, die Verbote gewisser, in ihrem Gebrauche gegen die Kriegsmanier verstoßender Waffen, die besonderen Bestimmungen über die Verwendung von Torpedos und Minen, die Behandlung der Verwundeten und Kranken, die Kriegsgefangenschaft. Sodann die Behandlung der nicht zum Heere gehörigen feindlichen Personen — insonderheit die Regeln über das Standrecht, über Requisitionen und Kontributionen. Endlich die Behandlung des feindlichen Eigentums — Beschädigung, Zerstörung, vor allem in Form der Beschießung, und Wegnahme. Das Beuterecht bezeichnet hier wieder den Mittelpunkt. Für den Seeoffizier kommt selbstverständlich die Seebeute vor anderem in Betracht. Er wird der Geschichte dieses Instituts, den Verhandlungen über seine Beseitigung nachzugehen und namentlich die Möglichkeit einer Abschaffung sowie die Folgen, die sich daraus für Konterbande und Blockade ergeben würden, kritisch zu prüfen haben. Er wird weiterhin das Seebeuterecht nach seinem Gegenstande untersuchen; die Einschränkungen zugunsten von Schiffen mit religiösen, wissenschaftlichen oder menschenfreundlichen Aufgaben, von Fahrzeugen, die der Küstenfischerei dienen, von Briefpostsendungen sind dabei zu beachten. Die Hauptsache bildet die große Frage nach der feindlichen Eigenschaft des Schiffs (einschließlich der Gültigkeit oder Ungültigkeit eines Flaggenwechsels) und der feindlichen Eigenschaft der Waare. Ein Kapitel für sich ist sodann die Ausübung des Seebeuterechts in ihrer vierfachen Beziehung zu Subjekt, Ort, Zeit und Form. Das Recht der Anhaltung, der Prüfung, der Durchsuchung, der Aufbringung, der prisengerichtlichen Verurteilung muß bis ins kleinste verfolgt werden. Endlich: das Verhältnis eines okkupierenden Staates zum besetzten Lande als solchem wird in Verbindung mit den Kriegsmitteln untersucht werden können.

Daß die Lehre von der Neutralität einen Hauptteil des für den Seeoffizier wichtigen Völkerrechts darstellt, ist schon oben hervorgehoben und begründet worden. Die Betrachtung der allgemeinen Grundsätze über die Rechte und Pflichten der Neutralen mündet aus in die vielerlei Spezialfragen, die für den Seekrieg in Betracht kommen: die Ausübung des Prisenrechts in neutralen Gewässern, der Aufenthalt von Kriegschiffen der Kriegsparteien in neutralen Häfen, die Ausrüstung von Kriegschiffen oder Kapern auf neutralem Gebiete, die Lieferung von Kriegsmaterial durch neutrale Personen und anderes. Den größten Raum innerhalb des Neutralitätsrechts muß aber das verwickelte Recht der Behandlung des neutralen Seehandels einnehmen. Der Zusammenhang dieser Materie mit der Seebeute (neutrales Gut unter Feindesflagge, feindliches Gut unter neutraler Flagge), das Institut der Konterbande mit seinen hundert schwierigen Einzelproblemen (vor allem der Gegensatz von absoluter und relativer Konterbande, die feindliche Bestimmung, die Theorie der einheitlichen Reise, das Verfahren zur Unterdrückung des unerlaubten Handels) und das Recht der Blockade sind Gegenstände der höchsten Bedeutung, auf deren tiefere Erfassung von jedem Seeoffizier auch ohne besondere Aufforderung der entsprechende Wert gelegt werden wird.

Den Schluß aller kriegsrechtlichen Untersuchungen bildet eine kurze Erörterung von Unterbrechung und Beendigung des Krieges nach ihren Arten und Wirkungen.

Digitized by Google

VI.

Die bisherigen Ausführungen sollten nicht in Einzelheiten belehren, sondern sie sollten dem Seeoffizier ein ungefähr zutreffendes Bild von dem gewaltigen Umfange des Stoffs geben, den die Völkerrechtslehre zu behandeln hat. Sie warfen absichtlich mehr Fragen auf, als daß sie eine Antwort auf sie gaben. Wie wird es dem auf sich selbst angewiesenen „juristischen Laien" möglich sein, dieses schier unübersehbaren Gebietes Herr zu werden? Darüber mögen einige Fingerzeige verstattet sein.

Es ist unter allen Umständen zu raten, daß sich der Anfänger nicht sofort auf eine völkerrechtliche Spezialfrage einläßt, sich sozusagen an ihr „verbeißt", sondern daß er sich, unbekümmert um Einzelheiten, zunächst einen Überblick über das Ganze des internationalen Rechts verschafft. Zu diesem Zwecke wird ihm nichts anderes übrig bleiben, als das sorgfältige Studium eines Lehrbuches. Die Auswahl ist hier nicht groß. Nicht als ob es nicht Dutzende von guten und lesbaren, größeren und kleineren, deutschen und fremdsprachigen Handbüchern, Lehrbüchern und Leitfäden gäbe! Aber wir werden uns doch in erster Linie unsere Kenntnisse aus deutscher Quelle holen wollen, und wir möchten ein Buch haben, das in der Benutzung und Verarbeitung der Quellen möglichst nahe an die Gegenwart herangeht. Deshalb sind für den Beginn des Studiums die älteren deutschen Lehrbücher — vor allem das jahrzehntelang führend gewesene von August Wilhelm Heffter (1. Auflage 1844, 8. Auflage besorgt von Geffcken 1888) — nicht wohl brauchbar. Für unsere Zwecke können meines Erachtens nur zwei Werke in Frage kommen: das Völkerrecht des Münchener Professors E. v. Ullmann und das Völkerrecht des Berliner Rechtslehrers Franz v. Liszt.*) Welchem von beiden der Vorzug gegeben werden solle, ist kaum zu sagen. Man wird jedem von ihnen gerecht werden, wenn man behauptet, daß in dem Lißtschen Lehrbuche, um mit des Verfassers eigenen Worten zu sprechen, mehr auf die „wachsende Fülle des sich unaufhörlich neu gestaltenden Rechtsstoffs" als auf die „formaljuristische Konstruktion" Wert gelegt wird, während Ullmann die juristisch-dogmatische Seite der Angelegenheit überall mehr in den Vordergrund treten läßt. Nach meinem Urteile ergänzen sich die beiden Werke in vortrefflicher Weise, und wer es vermag, sollte sich in beide vertiefen. Es versteht sich von selbst, daß gründlichere Studien auf völkerrechtlichem Gebiete nicht ohne Benutzung auch der umfangreicheren Handbücher des Völkerrechts getrieben werden können. Aus der deutschen Literatur kommt das große vierbändige, von Franz v. Holtzendorff herausgegebene, aus Bei-

*) E. v. Ullmann: Völkerrecht. 2. Aufl., Tübingen 1908. VIII und 555 Seiten. (Preis 12,20 ℳ.) — F. v. Liszt: Das Völkerrecht, systematisch dargestellt. 6. Aufl., Berlin 1910. XII und 564 Seiten. (Preis 12 ℳ). — Freilich hat das Buch von Ullmann, wie die Jahreszahl seines Erscheinens beweist, die Londoner Deklaration noch nicht berücksichtigen können; der Verfasser hat ihren Inhalt aber bald darauf in einer vortrefflichen Studie: „Die Fortbildung des Seekriegsrechts durch die Londoner Deklaration vom 26 Februar 1909" („Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart", Band IV (1910), S. 1 bis 55, dargestellt, so daß diese Abhandlung als Ergänzung des Hauptwerks betrachtet und benutzt werden kann. — Eine in ihrer knappen Zusammenfassung meisterhafte, gedrängte Übersicht über das Völkerrecht gibt F. v. Martitz in der „Kultur der Gegenwart", Teil II, Abteil. VIII (Systematische Rechtswissenschaft), Berlin und Leipzig 1906, S. 427 bis 494. Allerdings konnte auch hier die neueste Entwicklung des Kriegsrechts noch keine Berücksichtigung finden. Dies gilt in erhöhtem Maße von dem früher viel benutzten „Lehrbuch des Völkerrechts" von Rivier, 2. Aufl., Stuttgart 1899 und den „Institutionen des Völkerrechts" von Gareis, 2. Aufl., Gießen 1901.

Digitized by Google

trägen vieler Mitarbeiter zusammengesetzte Handbuch des Völkerrechts in Betracht;*) die höchst eingehende Darstellung des Landkriegsrechts, die hier im vierten Bande von dem Erlanger Professor Lueder gegeben worden ist, verdient besondere Hervorhebung, — die seekriegsrechtlichen Teile stehen im juristischen Werte erheblich zurück, sind aber reich an geschichtlichen Ausführungen. Die sehr große ausländische Völkerrechtsliteratur darf natürlich um so weniger außer acht gelassen werden, als sie in den letzten Jahrzehnten manche ganz ausgezeichnete Früchte gezeitigt hat.**)

Wer das Studium des Völkerrechts nicht nur vorübergehend betreiben will, sondern dem Stoffe ein dauerndes Interesse schenkt, der wird gut tun, sich durch regelmäßige Lektüre einer völkerrechtlichen Zeitschrift über die Neuerscheinungen der Literatur, die im Vordergrunde stehenden wissenschaftlichen Streitfragen und die politischen Ereignisse, die zu völkerrechtlichen Diskussionen Anlaß geben, auf dem laufenden zu erhalten. Ohne den beiden hochstehenden deutschen Zeitschriften internationalrechtlichen Inhalts zu nahe treten zu wollen,***) muß ich doch die Ansicht aussprechen, daß uns die Franzosen in der praktischen Geschicklichkeit, mit der sie solche periodischen Schriftwerke redigieren, entschieden überlegen sind. Was Reichhaltigkeit und Aktualität des Inhalts anlangt, steht an der Spitze die seit dem Jahre 1894 in Paris erscheinende, von Paul Fauchille herausgegebene „Revue générale de droit international public“. Sie wird in allen größeren Bibliotheken und deren Lesesälen zu erhalten sein und soll hiermit der Beachtung empfohlen werden.

Nun ist es freilich eine alte Erfahrung, daß man in ein wissenschaftliches Gebiet erst dann völlig eindringt, wenn man den Versuch macht, einer einzelnen Frage durch eigene Forschung und, wenn möglich, durch eigene schriftliche oder mündliche Darstellung Herr zu werden. Man ist hierbei genötigt, Literatur und Quellen in selbständiger Arbeit zusammenzusuchen, erhält einen Einblick in monographische Abhandlungen, die einem sonst unbekannt bleiben würden, und — was das wichtigste ist — man liest mit weit größerer Aufmerksamkeit und mit größerer Kritik. Jeder, der literarisch tätig ist, hat es an sich selbst erlebt und wird bestätigen, daß er ein Buch am besten verstanden hat, wenn er es als Hilfsmittel bei Gelegenheit eigener Produktion durchstudierte. Für den Offizier geben die „Winterarbeit“ und die Möglichkeit, im Kameradenkreise Vorträge zu halten, die Gelegenheit, sich auch mit Spezialfragen des internationalen Rechts zu befassen. Wer mit dem Stoff einigermaßen vertraut geworden, wird um ein geeignetes Thema nicht verlegen sein. Für den Seeoffizier bilden natürlich das Seerecht und Seekriegsrecht das

*) Berlin und Hamburg 1885 bis 1889.

**) Ich möchte die Zitate nicht häufen; jedes Lehrbuch enthält reichliche Literaturangaben. Ich will nur bemerken, daß mir als die besten Werke erscheinen für England: W. E. Hall, »Treatise on International Law«, 6. Aufl., Oxford 1910; J. Westlake, »International Law«, 2 Bände, 2. Aufl., Cambridge 1910; — für Frankreich: P. Pradier-Fodéré, »Traité du droit international public européen et américain«, bis jetzt acht Bände, Paris 1885 bis 1906; — für Belgien: E. Nys, »Le droit international«, 3 Bände, Brüssel 1904 bis 1906.

***) „Zeitschrift für internationales Recht“, seit 1891 (zunächst unter etwas anderem Titel erscheinend), jetzt herausgegeben von Th. Niemeyer; — „Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht“, seit 1907, herausgegeben von J. Kohler und L. Oppenheim. — Auch in der „Marine-Rundschau“ finden sich von Zeit zu Zeit Aufsätze völkerrechtlichen Inhalts.

Digitized by Google

nächstliegende Gebiet, aus dem er die Anregung zur Bearbeitung dieses oder jenes Problems gewinnen kann. Seebeute, Konterbande, Blockade sind unerschöpfliche Fundgruben. Die Frage braucht dabei nicht etwa weit gestellt zu werden. Im Gegenteil, je spezieller sie ist, um so anregender wird die Beschäftigung mit ihr werden. Für den deutschen Seeoffizier kommt eine ganze Reihe von Aufgaben in Betracht, die sich aus hier nicht näher zu bezeichnenden Situationen der Gegenwart und Zukunft von selbst nahelegen. Das erforderliche Material an Quellen und Literatur ist heute nicht schwer zusammenzustellen. Die Lehr- und Handbücher verzeichnen bei jedem Abschnitte gewissenhaft die Einzelabhandlungen, die nachzuschlagen sind. Für alle seerechtlichen Dinge ist immer zunächst das treffliche Werk von F. Perels*) zu konsultieren; leider ist es in wichtigen Teilen bereits veraltet, meines Wissens ist aber eine neue Auflage in absehbarer Zeit zu erwarten.

Dem Seeoffizier, der sich mit dem Inhalte des Kriegsrechts schon näher bekannt gemacht hat, möchte weiterhin als dankbare Aufgabe zu empfehlen sein, die völkerrechtliche Geschichte der letzten Kriege einmal im Zusammenhange zu studieren. Der chinesisch-japanische,**) der spanisch-amerikanische,***) der Krieg Großbritanniens gegen die Burenrepubliken,†) vor allem der russisch-japanische Krieg††) haben eine Fülle völkerrechtlicher Probleme teils wieder aufgerollt, teils von neuem entstehen lassen. Nichts dient besser zur Befestigung gewonnener kriegsrechtlicher Kenntnisse und zur Schärfung des Urteils, als die Bedeutung und Tragweite kriegsrechtlicher Normen und ihre Anwendung in der rauhen Wirklichkeit der Kriegspraxis an der Hand eines großen Tatsachenmaterials zu prüfen.

Eine andere lohnende Aufgabe — aber wiederum nur für jemanden, der über die Anfänge hinaus gekommen ist — besteht in dem Studium der Entstehungsgeschichte der für das Kriegsrecht wichtigen neueren Staatsverträge. Es gewährt einen eigenen Reiz, den Verhandlungen der großen Konferenzen vom Haag und von London gewissermaßen als nachträglicher Augenzeuge mit Hilfe der gedruckten Entwürfe, Berichte und Beratungsprotokolle zu folgen. Die Akten der Londoner Konferenz sind nicht allzu

*) F. Perels: „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart", 2. Aufl., Berlin 1903 (in der Schiffsbücherkiste).

**) N. Ariga: »La guerre sino-japonaise au point de vue du droit international«, Paris 1896; — S. Takahashi: »Cases on International Law during the Chino-Japanese War«, Cambridge 1899.

***) E. J. Benton: »International Law and Diplomacy of the Spanish-American War«, Baltimore 1909.

†) P. Despagnet: »La guerre sud-africaine au point de vue du droit international«, Paris 1903.

††) T. J. Lawrence: »War and Neutrality in the Far East«, 2. Aufl., London 1904; — Smith und Sibley: »International Law as interpreted during the Russo-Japanese War«, 2. Aufl., London 1907; — A. S. Hershey: »The International Law and Diplomacy of the Russo-Japanese War«, New York 1906; — N. Ariga: »La guerre russo-japonaise ... d'après les documents officiels du grand État-major japonais«, Paris 1907; — S. Takahashi: »International Law applied to the Russo-Japanese War, with the Decisions of the Japanese Prize Courts«, London 1908. — Siehe auch die eingehenden Berichte von Rey in der »Revue générale de droit international public«, Bd. XII ff.

Digitized by Google

umfangreich.*) Wer sie trotzdem nicht ganz durchstudieren will, der sei wenigstens auf den Generalbericht des Redaktionsausschusses hingewiesen, den dieser der Seekriegskonferenz erstattet hat; es findet sich in diesem Aktenstücke viel des Interessanten und Bemerkenswerten.**) Sehr viel größer ist das Material, das uns in den Akten und Dokumenten der beiden Haager Friedenskonferenzen zur Verfügung steht; schon die Berichte und Protokolle der für den Seeoffizier vornehmlich ins Gewicht fallenden Zweiten Konferenz von 1907 füllen in der amtlichen Ausgabe drei mächtige Foliobände.***) Sich durch dieses Material durchzulesen, ist ein hartes Stück Arbeit,†) aber wer sich der Mühe unterzogen hat, wird reichen Gewinn davontragen. Und das führt mich zu einer weiteren Betrachtung.

Es würde verfehlt sein, zu glauben, daß die Lektüre eines Lehrbuchs und dieser oder jener Monographie für sich allein genügen könne, um den Studierenden in den Geist des internationalen Rechtes eindringen zu lassen. Das systematische Studium muß begleitet und ergänzt werden durch ein Studium der Rechtsquellen selbst.

Kein Zweig der Rechtswissenschaft kann begriffen werden ohne eine gründliche Beschäftigung mit seinen Quellen. Niemand kann römisches Recht verstehen, der nicht im Corpus Juris zu Hause ist. Niemand kann deutsches Privatrecht und Prozeßrecht nur aus Lehrbüchern oder Leitfäden lernen, wenn er sich nicht ernsthaft im Bürgerlichen Gesetzbuche und in den Prozeßordnungen umsieht. Freilich — es gilt ebenso sehr das Umgekehrte! Mit Quellenlektüre und Quellenstudium allein ist es auch nicht getan. Nicht nur deshalb nicht, weil der Anfänger dem Gesetzeswortlaute vielfach ratlos gegenüberstehen würde; dem ließe sich ja bis zu einem gewissen Grade durch Gesetzesausgaben mit Anmerkungen und durch Kommentare abhelfen. Sondern vor allem deshalb, weil nur die systematische Behandlung eines Rechtszweigs in der Lage ist, den inneren Zusammenhang der einzelnen Rechtssätze aufzuweisen, das Verhältnis des Teils zum Ganzen darzulegen und dadurch das Verständnis des Einzelnen zu erschließen. Das ist in jeder Wissenschaft so. Wer ernsthaft Botanik treiben will, kann sich nicht darauf beschränken, einzelne Pflanzen zu beobachten und zu sezieren, und seien es tausende. Ebensowenig kann jemand von einer rechtlichen Disziplin eine Ahnung bekommen, wenn er sich lediglich Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge ansieht und einprägt, und seien es noch so viele und so wichtige. Aber natürlich — man

*) »Conférence navale, Londres. Actes et Documents.« Erschienen als Blaubuch Miscellaneous Nr. 5 (1909), Cd. 4555. — Die Übersicht wird gefördert durch das kürzlich erschienene Buch von G. Schramm, „Die Verhandlungen und Beschlüsse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz". Auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts zusammengestellt. Berlin 1911.

**) Der Bericht ist vom Reichskanzler unter der Überschrift „Erläuterungen zu den Ergebnissen der in London .... abgehaltenen Seekriegskonferenz" dem Reichstage als Weißbuch vorgelegt worden; „Drucksachen des Reichstags", 12. Legislaturperiode, II. Session 1909/10, Nr. 33.

***) »Deuxième Conférence internationale de la paix. Actes et Documents.« — La Haye 1908/09.

†) Es wird erleichtert durch die im Auftrage des Reichs-Marine-Amts zum amtlichen Gebrauche angefertigte Zusammenstellung von G. Schramm: „Die seekriegsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse der Zweiten Haager Friedenskonferenz", Berlin 1909. — Die Spezialliteratur über die Konferenzen vom Haag und von London ist sehr groß und noch immer im Wachsen. Das Wichtigste ist in den Lehrbüchern angegeben.

Digitized by Google

kann Botanik nicht verstehen ohne das Experiment an der einzelnen Pflanze. Und das Entsprechende gilt für das Recht, für jeden Zweig des Rechts, mithin auch für das Völkerrecht.

Es müssen also systematisches und Quellenstudium miteinander verbunden werden. Von Anfang an! Das Studium eines Lehrbuchs sollte ständig begleitet sein durch die Beschäftigung mit den Rechtsquellen, auf denen es sich aufbaut und auf die es sich ja fortwährend in Text oder Anmerkungen bezieht. Wenn irgend möglich, muß jede Gesetzes- und Vertragsbestimmung, die in der systematischen Darstellung genannt ist, sofort aufgesucht und nachgelesen werden; neben dem Lehrbuch soll das Quellenbuch aufgeschlagen liegen.

Das war nun früher beim Studium des Völkerrechts leichter gesagt, als getan. Die Wissenschaft des internationalen Rechts baut sich auf einer ungeheueren Fülle positiven Rechtsstoffes auf, namentlich auf einer gar nicht in Zahlen auszudrückenden Masse von Staatsverträgen. Niemand kann sich rühmen, diese alle zu beherrschen, nicht einmal, sie alle gelesen zu haben. Auch ist das niemals jemandem zugemutet worden und kann niemandem zugemutet werden. Es wird sich jedenfalls für den Anfänger zunächst nur um das besonders Wichtige, vor allem um das handeln, was für die völkerrechtlichen Beziehungen seines Staates in Betracht kommt. Aber auch dieses Wichtigen gab es immer viel genug, und es war — was gar manchen von vornherein abschreckte — in Hunderten von Bänden der offiziellen Gesetzsammlungen (Preußische Gesetzsammlung, Reichsgesetzblatt usw.) und der von privater Seite herausgegebenen Sammlungen von Staatsverträgen und diplomatischen Aktenstücken verstreut. Die größte und bekannteste dieser Sammlungen ist der Martenssche „Recueil de Traités", ein trotz des französischen Namens urdeutsches Werk, das von dem Göttinger Professor Georg Friedrich v. Martens im Jahre 1791 begründet und von einer Reihe von Nachfolgern bis zur Gegenwart fortgeführt worden ist und ständig fortgesetzt wird. Hierin ist fast alles zu finden, was man für völkerrechtliche Forschungen braucht. Aber — der „Recueil Martens" besteht heute aus beinahe neunzig Bänden!*) Nur wenige Privatleute können sich den Luxus erlauben, ein solches Werk anzuschaffen. Selbst der Auszug, den Martens' Neffe Karl v. Martens zusammen mit F. de Cussy angefertigt und den Professor F. H. Geffcken ergänzt hat, zählt zehn Bände und ist überdies nur bis zum Jahre 1885 gediehen. Selbstverständlich — wer einer bestimmten Einzelfrage nachgehen, vielleicht eine Arbeit über ein Sondergebiet des internationalen Rechtes anfertigen will, für den sind die großen Sammelwerke ein unentbehrliches Handwerkszeug. Ja, er wird möglicherweise zur Ergänzung noch die besonderen Sammlungen heranziehen müssen, die das Vertragsmaterial einzelner Staaten zusammenstellen, etwa die Sammlung der österreichischen Staatsverträge von Neumann und Plason, die der französischen von de Clercq, die der britischen von Hertslet.**) Aber für den Anfänger können alle diese Werke, namentlich der große „Recueil Martens", nicht in Betracht kommen. Es hieße etwas praktisch Unmögliches verlangen, wenn

*) Das Aufsuchen von einzelnen Verträgen und anderen Dokumenten wird übrigens durch die Generalregister erleichtert. Das letzte ist 1910 erschienen.

**) Nähere Angaben über diese und andere — belgische, niederländische, russische, italienische, spanische, japanische — Sammlungen finden sich in jedem Lehrbuche des Völkerrechts.

Digitized by Google

man dem Lernenden zumuten wollte, sich die in den systematischen Büchern angeführten Verträge oder Vertragsparagraphen aus den Bänden jenes Sammelwerks herauszusuchen, die überdies nur auf größeren öffentlichen Bibliotheken lückenlos vorhanden und hier natürlich auch nicht in jedem Augenblicke für jeden Nachfrager verfügbar sind.*)

Gerade die Verfasser der Lehrbücher haben diesen Mangel längst empfunden gehabt. Manche von ihnen haben deshalb ihren Darstellungen eine kleine Auswahl besonders wichtiger Staatsverträge als Anhang beigegeben. So finden sich am Schlusse der Institutionen des Völkerrechts von Gareis die Genfer Konvention und die Petersburger Deklaration, die Berliner Kongreß- und die Kongo-Akte, endlich die Verträge der Ersten Haager Konferenz abgedruckt. Das Liszt'sche Lehrbuch enthält sogar einen Quellenanhang von siebzehn Nummern, darunter den Pariser Vertrag von 1856 samt der Seerechtsdeklaration, die beiden Genfer Konventionen, den Berliner Vertrag von 1878, die Kongo-Akte, die Schlußakte der beiden Haager Friedenskonferenzen, die Londoner Seerechtsdeklaration und dazu einige Beispiele für Handels-, Konsular- und Auslieferungskonventionen. Das ist natürlich eine wertvolle Beigabe. Aber es ist doch bei weitem nicht alles, was man braucht.

Zum Glücke ist nun aber das Bedürfnis nach einer für den Handgebrauch geeigneten Quellensammlung vor einigen Jahren in ganz vortrefflicher Weise befriedigt worden durch die „Völkerrechtsquellen", in Auswahl herausgegeben von Max Fleischmann.**) Dieses Buch enthält in 82 Nummern das wichtigste Quellenmaterial aus der Zeit vom Wiener Kongresse bis zum Jahre 1904. In der Hauptsache Verträge. Aber daneben auch einige Gesetze und denkwürdige Aktenstücke, so z. B. die berühmte Botschaft des Präsidenten Monroe vom 2. Dezember 1823 (Monroe-Doktrin), das für die völkerrechtliche Stellung des Papstes entscheidende italienische Garantiegesetz vom 13. Mai 1871, die deutsche Note vom 28. April 1887 über die „Schnaebele-Affäre", die am 19. September 1891 erlassene Zirkularnote der Pforte über die Durchfahrt der russischen Freiwilligen Flotte durch Bosporus und Dardanellen, und anderes mehr. Die fremdsprachigen Konventionen werden allerdings leider fast alle nur in deutscher Übersetzung,***) wenn auch, soweit es möglich war, nach amtlichen Texten wiedergegeben. Dabei sind mit pädagogischem Geschick jedem Vertrage Bemerkungen über die Literatur beigefügt, die sich auf den Vertrag selbst oder auf das größere Stoffgebiet beziehen, in das der Vertrag hineingehört. Außerdem wird der Text ständig von Anmerkungen mit schätzenswerten Erläuterungen historischen oder juristischen Inhalts begleitet. Man kann nach alledem die Anschaffung und fleißige Benutzung des Buches warm empfehlen. Nur ein Übelstand muß vorläufig, d. h. bis zum Erscheinen einer Neuauflage, in Kauf genommen werden. Da nämlich das Werk im Jahre 1905 erschienen ist, so sind die gerade für den Seeoffizier wichtigen Bestimmungen der Zweiten

*) Leider besitzt bis jetzt nicht einmal die vortreffliche Bibliothek der Marineakademie ein vollständiges Exemplar des »Recueil Martens«. Ich spreche nicht etwa nur als derzeitiger Herausgeber der Sammlung, sondern auch als Lehrer an der Akademie »pro domo«, wenn ich den Wunsch äußere, es möchte diesem Mangel abgeholfen werden.

**) Halle a. S., Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses, 1905. XII und 380 Seiten. Preis 6,80 *M*.

***) Warum das bedauerlich ist, darüber sofort.

Digitized by Google

Haager Konferenz und der Londoner Seekriegskonferenz noch nicht darin zu finden. Aber diese sind leicht zu beschaffen. Abgesehen davon, daß einzelne Lehrbücher sie abgedruckt haben, gibt es auch mehrere Sonderausgaben. Ich würde die kleine, von H. Wehberg veranstaltete empfehlen, die unter dem Titel: „Die Abkommen der Haager Friedenskonferenzen, die Londoner Seekriegskonferenz nebst Genfer Konventionen" im Jahre 1910 erschienen ist.*)

So mögen sich also Studium systematischer Werke, Lektüre von Monographien und Quellenstudium wechselseitig ergänzen. In bezug auf das dritte möchte ich noch auf einen wichtigen Punkt hinweisen.

Verträge zwischen Staaten, deren Amtssprache die gleiche ist, pflegen in dieser Sprache verfaßt zu sein; also ein Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich ist deutsch geschrieben. Wird ein Abkommen zwischen zwei Mächten von verschiedener Amtssprache geschlossen, so pflegt man zwei Texte nebeneinander zu stellen, also etwa einen deutschen und einen englischen, einen französischen und einen schwedischen. Wenn nichts anderes ausgemacht wird — was gelegentlich, namentlich bei Verträgen europäischer Staaten mit asiatischen oder afrikanischen vorkommt**) — hat jeder der beiden Texte den gleichen Anspruch auf Geltung und Bedeutung. Bei Verträgen, bei denen viele Staaten beteiligt sind, also vor allem bei den großen „Kollektivverträgen" der neueren Zeit, wie der Genfer Konvention oder den Haager Akten, ist jenes Verfahren natürlich unmöglich; man kann nicht einen Vertrag gleichzeitig in deutscher, französischer, englischer, italienischer, spanischer, portugiesischer, schwedischer, dänischer, russischer und noch einigen orientalischen Ausfertigungen abfassen. In solchen Fällen muß man sich auf eine Sprache einigen. Das war in alten Zeiten gewöhnlich das Latein; seit geraumer Frist ist es die diplomatische Weltsprache des Französischen. Ist die Originalurkunde französisch verfaßt, so ist selbstverständlich allein der französische Text der maßgebende. Wenn etwa die Vertragsstaaten der Veröffentlichung solcher Verträge in ihren Gesetz- oder Verordnungsblättern eine amtliche Übersetzung in ihrer Sprache beigeben, so ist das eine Maßregel, die für Behörden und Publikum das Verständnis des Vertragsinstruments erleichtern soll. Aber von rechtlicher Bedeutung ist auch dann nur das Original, nicht die Übersetzung. Weichen beide voneinander ab, so gilt für die beteiligte Regierung wie auch für die Gerichte und Verwaltungsstellen innerhalb des Staates nicht die Übersetzung, sondern das Original.

Daraus ergibt sich nun, daß sich jeder, der solche Verträge ernsthaft durcharbeiten will, nicht mit einer Übersetzung, und wäre es auch die amtliche, die von seiner Regierung ausging, begnügen darf, daß er vielmehr auf das Original zurückgehen muß. Für den Seeoffizier kann das keine Schwierigkeiten machen; Französisch und Englisch

*) Berlin, J. Guttentag. XII und 270 Seiten, in Taschenformat. Preis 3 *M*. — Ebenfalls für den Handgebrauch bestimmt, aber wesentlich umfangreicher als das Buch von Fleischmann ist ein soeben erschienenes, vortreffliches Werk von K. Strupp, „Urkunden zur Geschichte des Völkerrechts". 2 Bände. Gotha 1911. (Preis 36 *M*.)

**) Als Beispiel diene etwa der kürzlich außer Kraft getretene Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Sansibar vom 20. Dezember 1885 (Martens, »Nouveau Recueil général«, 2. série, XI, p. 570). Der Vertrag ist in deutscher, arabischer und englischer Sprache abgefaßt; bei Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung des deutschen und arabischen Textes soll die englische Ausfertigung maßgebend sein (Art. 24).

Digitized by Google

sind ihm geläufig, andere Sprachen kommen wenig in Betracht. Eben deshalb ist es bedauerlich, daß sich die vorhin erwähnten, zum Handgebrauch dienlichen Quellenbücher aus Rücksichten der Raumersparnis gerade bei den neueren, für das Kriegsrecht so wichtigen Konventionen und Deklarationen auf die Wiedergabe der deutschen Übersetzungen beschränken.*) Wer gründlich verfahren will, muß unbedingt auch die französischen Originale einsehen, also sich z. B. für die von Deutschland ratifizierten Verträge der beiden Friedenskonferenzen die überall leicht erhältlichen Jahrgänge 1901 und 1910 des Reichsgesetzblatts verschaffen,**) wo Original und Übersetzung nebeneinander stehen, oder er muß die betreffenden Bände von Martens' „Recueil" oder einer anderen größeren Sammlung zur Hand nehmen. Es ist das schon deshalb erforderlich, weil erstlich eine Übersetzung niemals völlig wiedergeben kann, was in anderer Sprache gesagt worden ist, und weil es ferner selbst die amtlichen Übersetzungen leider oft an der nötigen Genauigkeit fehlen lassen. Ich will statt vieler ein Beispiel aus dem Seekriegsrecht geben, das zugleich zeigen kann, wie es sich rächt, wenn sich ein Schriftsteller auf die Übersetzung eines internationalen Vertrages verläßt.

In einem englischen Buche, das bei seinem Erscheinen viel Aufsehen jenseits und diesseits des Kanals erregt hat, in Thomas Gibson Bowles' „Sea Law and Sea Power",***) worin der Verfasser gegen die britische Regierung die heftigsten Vorwürfe über ihre Haltung auf der Zweiten Haager und auf der Londoner Seekriegskonferenz ausspricht, findet sich neben vielen anderen kritischen Ausführungen ein besonders lebhafter Angriff auf die elfte der Haager Konventionen von 1907 (S. 154 ff.). In diesem Vertrage, der die Überschrift trägt: „Convention relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime", wird in Artikel 1 die Unverletzlichkeit aller Briefpostsendungen ausgesprochen, die in Kriegszeiten auf See an Bord neutraler oder feindlicher Schiffe vorgefunden werden, mögen sie Sendungen der Neutralen oder der Kriegführenden, und mögen sie amtlicher oder privater Natur sein. Wird das Schiff beschlagnahmt, so ist die Briefpost vom Kaptor möglichst unverzüglich weiterzubefördern. Gibson Bowles will nun, wie in anderen Bestimmungen, so auch hierin eine den britischen Seeinteressen abträgliche, folglich verwerfliche Benachteiligung der Kriegführung zur See gegenüber der Kriegführung zu Lande erblicken. Er verweist zum Vergleiche auf Artikel 53, Abs. 2 des Reglements über die „Lois et coutumes de la guerre sur terre". Dort stehe geschrieben — er zitiert nach der amtlichen englischen Übersetzung —:†)

> »Except in cases governed by naval law, all appliances adapted for the transmission of news, or for the transport of persons or goods, whether on land, at sea, or in the air, depots of arms, and, in general, all kinds of war material may be seized, even if they belong to private individuals . . . . .«

Also, sagt Bowles, während im Seekriege die Beschlagnahme der Postsendungen verboten sei, lasse die Landkriegskonvention „nicht nur" die Beschlagnahme der Postsendungen, sondern auch sämtlicher, für die Post in Betracht kommender Beförderungsmittel zu. Und besonders anstößig erscheinen ihm dabei die Eingangsworte:

*) Eine Ausnahme macht das Werk von K. Strupp.

**) Die einzelnen Jahrgänge sind übrigens für wenig Geld käuflich.

***) London, John Murray, 1910.

†) Sie findet sich in dem Blaubuche Miscellaneous Nr. 6 (1908), Cd. 4175.

Digitized by Google

„Except . . . . .“ Es dünkt ihn offenbar schmachvoll, daß man für den Seekrieg geradezu das Gegenteil von dem bestimmt, was man für den Landkrieg verordnet. Ich will hier dahingestellt sein lassen, ob die weitgehende Befreiung der Postsendungen auf See gerechtfertigt ist oder nicht; ich habe hier auch meinerseits einige Bedenken. Aber Bowles irrt in doppelter Beziehung. Er übersieht einmal, daß das Landkriegsreglement an der fraglichen Stelle von Briefpostsendungen mit keinem Worte spricht, sondern lediglich die Befugnis zur Beschlagnahme der Beförderungsmittel, also von Post-, Eisenbahnwagen, Flußdampfschiffen usw. feststellt. Er irrt aber ferner, insofern er der Landkriegskonvention den Vorwurf macht, daß sie für den Seekrieg das Gegenteil verordnen wolle. Und daß er in diesen Irrtum verfiel, lag an der fehlerhaften englischen Übersetzung des Vertrages, an die allein er sich gehalten hat. Das französische Original lautet nämlich folgendermaßen:

»Tous les moyens affectés sur terre, sur mer et dans les airs à la transmission des nouvelles, au transport de personnes ou de choses, en dehors des cas régis par le droit maritime, les dépôts d'armes et, en général, toute espèce de munitions de guerre, peuvent être saisis, même s'ils appartiennent à des personnes privées . . . . .«

Es leuchtet ohne weiteres ein, daß die Worte „en dehors des cas régis par le droit maritime“ nicht übersetzt werden durften mit „except in cases governed by naval law“. Die Meinung ist doch offenbar die: „auch abgesehen“ von den nach Seerecht zu beurteilenden Fällen — auf die nämlich nicht einzugehen ist, weil sie völlig außerhalb des Bereichs dieser Landkriegskonvention liegen — sollen die genannten Gegenstände beschlagnahmefähig sein. Die Konvention sagt nicht: Postbeförderungsmittel können beschlagnahmt werden mit Ausnahme der dem Seerecht unterworfenen — woraus in der Tat bei flüchtiger Betrachtung hätte geschlossen werden können, daß diese letzteren, insbesondere daß Postschiffe nicht beschlagnahmt werden dürfen. Sondern sie erklärt: die Eisenbahnwagen und Schiffe können im Landkriege beschlagnahmt werden; was für Schiffe im Seekriege gilt, ist hier nicht zu regeln. Die englische Übersetzung ist mithin falsch, jedenfalls ungenau, zum mindesten mißverständlich. Wir wollen mit ihrem Verfasser nicht allzu strenge ins Gericht gehen, weil nämlich — die deutsche amtliche Übersetzung seltsamerweise genau denselben Fehler begeht! Sie sagt ebenfalls:

„Alle Mittel, die zu Lande, zu Wasser und in der Luft zur Weitergabe von Nachrichten und zur Beförderung von Personen oder Sachen dienen, mit Ausnahme der durch das Seerecht geregelten Fälle, sowie die Waffenniederlagen und überhaupt jede Art von Kriegsvorräten können, selbst wenn sie Privatpersonen gehören, mit Beschlag belegt werden . . . . .“

Es ist das um so verwunderlicher, als die deutsche Übersetzung des Landkriegsreglements von 1899, als dessen Revision das Reglement von 1907 ergangen ist, an der fraglichen Stelle den gleichen französischen Passus viel besser mit den Worten: „soweit hier nicht die Vorschriften des Seerechts platzgreifen“ wiedergegeben hatte.*)

*) Der Text von 1899, insoweit er hier in Betracht kommt, lautete: »Le matériel des chemins de fer, les télégraphes de terre, les téléphones, les bâteaux à vapeur et autres navires, en dehors des cas régis par la loi maritime, ... sont également des moyens de nature à servir aux opérations de la guerre.« Bei der Revision von 1907 hat man die Aufzählung der einzelnen Beförderungsmittel durch eine generelle Zusammenfassung ersetzt. In

Digitized by Google

Kehren wir zu unserem Thema „Selbststudium" zurück, so möchte ich dem vorhin Ausgeführten nur noch eines hinzufügen. Auch in unserem Falle gilt, daß erst die Übung den Meister macht. Für das Rechtsstudium ist das seit langem anerkannt. Unsere Universitätsvorlesungen werden ständig von praktischen Übungen begleitet, durch die der Hörer in der Anwendung der ihm zunächst in systematischer Ordnung vorgetragenen Rechtssätze geschult werden soll. Für das Selbststudium hat das nun freilich wieder seinen Haken. Immerhin läßt sich doch auch da bei entsprechender Energie einiges erreichen. Es gibt Bücher, in denen leichte und schwierigere Fälle des Völkerrechts in der Weise zusammengestellt sind, daß der Tatbestand erzählt, die Rechtsfrage aufgeworfen, aber nicht beantwortet wird.*) Wer schon einigermaßen in die Arkana des Völkerrechts eingedrungen ist, wird sich solcher Hilfsmittel mit Nutzen bedienen können. Für weiter Vorgeschrittene möchte ich empfehlen, das wertvolle Buch von Marstrand-Mechlenburg über das japanische Prisenrecht durchzuarbeiten.**) Das Werk enthält die japanischen Prisenrechtsbestimmungen und eine Übersetzung sämtlicher im letzten Kriege ergangener japanischer Prisenurteile. Man versuche, die Fragen, die hier zur Entscheidung gekommen sind, auf Grund unseres Rechtes und nach den Vorschriften der Haager Konventionen und insbesondere der Londoner Deklaration zu beantworten, und man wird reichen Gewinn davon haben. Es kann aber auch schon von Nutzen sein, wenn man im Kreise von Kameraden bei freiem Kriegsspiele eine Reihe von Prisenfällen, aber auch andere völkerrechtlich interessante Dinge zum Gegenstand der Aufgabe macht und sie unter Zugrundelegung der Haager und Londoner Bestimmungen entscheidet. Man kann dabei von einfachen Fällen zu verwickelten allmählich vorschreiten und wird dadurch — dessen bin ich überzeugt — immer neue Anregungen auch zu tieferem Eindringen in die dunkleren Teile des Prisenrechts empfangen. —

Schließlich noch eine persönliche Bemerkung. Es war der Wunsch der Schriftleitung der „Marine-Rundschau", eine Anleitung zum Selbststudium des internationalen Rechts von der Feder eines juristischen Fachmannes geschrieben zu erhalten. Ich habe diesen Wunsch mit Vergnügen erfüllt, obwohl ich mir nicht verhehlte, daß mancher Seeoffizier für Ratschläge von juristischer Seite nicht eben empfänglich sein würde. Auch jetzt sehe ich voraus, daß keineswegs alle meine Leser mit dem einverstanden sein werden,

dem Zusammenhange, in dem sich die Worte »en dehors« ursprünglich befanden, war der Sinn noch klarer.

*) Kürzlich erschienen ist ein kleines Heft von K. Strupp, „Völkerrechtliche Fälle zum akademischen Gebrauch und Selbststudium", Gotha 1911 (Preis 1,20 ℳ). Die Sammlung ist für den oben bezeichneten Zweck recht geeignet. Brauchbar auch L. Oppenheim, »International Incidents for Discussion in Conversation Classes«, Cambridge 1909 (Preis 4,20 ℳ). In beiden Büchern findet sich eine Reihe von seerechtlichen und kriegsrechtlichen Fällen. In verschiedener Beziehung lehrreich ist auch das Studium der »International Law Situations«, herausgegeben vom Naval War College der Vereinigten Staaten in mehreren Ausgaben; die vom Jahre 1907 ist meines Wissens die letzte, die veröffentlicht worden ist. Hier sind Aufgaben mit Lösung und deren ausführlicher Begründung zusammengestellt.

**) K. Marstrand-Mechlenburg, „Das japanische Prisenrecht in seiner Anwendung im japanisch-russischen Kriege", Berlin 1908.

Digitized by Google

was ich in bezug auf Gegenstand und Mittel eines völkerrechtlichen Selbststudiums für wünschenswert bezeichnet habe. Über beides wird sich selbstverständlich immer streiten lassen. Um aber Mißdeutungen zu begegnen, möchte ich sagen, daß kein Einsichtiger, möge er Militär sein oder nicht, erwarten oder auch nur wünschen kann, daß sich jeder Seeoffizier in dem Maße, wie es meinen Vorschlägen entspricht, mit völkerrechtlichen Dingen beschäftige. Einen gewissen Bestand an Kenntnissen auf diesem Gebiete sollte freilich wohl die Mehrzahl besitzen. Allein es werden immer nur verhältnismäßig wenige sein, denen genug an Zeit und Neigung zur Verfügung steht, um sich dem Studium des Völkerrechts intensiv zuzuwenden. An solche aber sind die vorstehenden Ausführungen in erster Linie gerichtet. Ob meine Ratschläge überall das Rechte getroffen haben, steht natürlich dahin. Auf Unfehlbarkeit erheben sie gewißlich keinen Anspruch. Auch hier gilt, daß viele Wege nach Rom führen.

Digitized by Google

Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See während eines Krieges.

Von Dr. Georg Schramm, Wirklicher Admiralitätsrat und vortragender Rat im Reichs-Marine-Amt.

(Schluß.)

III. Die Anhänger der unbedingten Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See.

1. Frankreich hatte auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz (5. Sitzung der IV. Kommission vom 12. Juli 1907 und 1. Sitzung des Komitees vom 3. August 1907) seinen Standpunkt folgendermaßen dargelegt:

„Es sei nicht einzusehen, inwiefern die Grundsätze des internationalen Rechtes gegen die Umwandlung auf hoher See sprechen sollen. Die Richtigkeit der Ansicht der englischen Delegation, daß die Umwandlung einen Akt der Souveränität darstelle, lasse sich nicht bestreiten; aber diese Annahme berechtige nicht zu den hieraus gezogenen Schlußfolgerungen. Warum solle die Ausübung eines Souveränitätsrechtes nicht auf hoher See vorgenommen werden dürfen, wo die Verfügung des Staates über die Schiffe, die seine Flagge führen, vollständig ungehindert ist? Hierin sei gerade im Gegenteil der entscheidende Grund für die Gestattung der Umwandlung auf hoher See zu erblicken. Es gäbe nur einen Ort, an dem die Umwandlung nicht vorgenommen werden darf, das seien die Häfen und Gewässer der Neutralen, weil hiermit eine Neutralitätsverletzung verbunden wäre. Für die Einschränkung, die hinsichtlich der anderen Orte aufgestellt werden wolle, könne ein berechtigter Grund nicht vorgebracht werden."

In der für die Londoner Seekriegsrechtskonferenz ausgearbeiteten Denkschrift hatte Frankreich seinen Standpunkt in nachstehender Weise zusammengefaßt:

„Da allen Staaten vollkommen gleichmäßig die volle Souveränität über die Schiffe ihrer Flagge auf hoher See zusteht, haben sie folglich auch die uneingeschränkte Befugnis, diese allen den Maßnahmen der Mobilisierung und militärischen Umwandlung zu unterwerfen, deren Anordnung sie für angezeigt halten."

Auf der Londoner Konferenz selbst ist Frankreich nach den offiziellen Verhandlungsprotokollen mit einer Stellungnahme nicht hervorgetreten.

2. Die Ansicht der russischen Regierung ist auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz (5. Sitzung der IV. Kommission vom 12. Juli 1907) in folgender Weise begründet worden:

„Der Fall der Umwandlung eines Kauffahrteischiffes in ein Kriegschiff auf hoher See kann während eines Krieges jederzeit tatsächlich eintreten. Ein Kriegschiff begegnet z. B. einem Kauffahrteischiffe seines Gegners, nimmt es nach den geltenden Gebräuchen weg, versieht es mit einer unter dem Befehl eines Offiziers stehenden Prisenbesatzung und hißt die Kriegsflagge. Diese Umwandlung muß als vollständig legal betrachtet werden. Die Prisen sind, von dem Augenblicke ihrer Wegnahme an, Kriegschiffe. Sie dürfen nicht als Seeräuberschiffe behandelt werden und haben das Recht, sich zu verteidigen und mit dem Gegner zu schlagen.

Warum soll eine Flotte oder ein Kriegschiff eines der Kriegführenden, das auf

Digitized by Google

hoher See einem Kauffahrteischiffe seines eigenen Landes begegnet, nicht das Recht haben, dieses Schiff seines eigenen Landes ebenfalls in ein Kriegschiff zu verwandeln, wenn es doch die Befugnis hat, die Prisen als Kriegschiffe zu behandeln? Die Regel wird allerdings die Umwandlung in Territorialgewässern bilden. Allein für gewisse Fälle kann unmöglich das Recht des Kriegführenden, die Kauffahrteischiffe auch außerhalb der Territorialgewässer in Kriegschiffe zu verwandeln, in Abrede gestellt werden."

In die für die Londoner Seekriegsrechtskonferenz bestimmte Denkschrift hatte die russische Regierung folgenden Vorschlag aufgenommen:

„Die Umwandlung eines Kauffahrteischiffes in ein Kriegschiff kann im Verlauf der Feindseligkeiten in den Territorialgewässern des Kriegführenden und auf hoher See vorgenommen werden. In beiden Fällen sind die Kriegführenden verpflichtet, die Regeln zu beachten, die in der Haager Konvention, betreffend die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe vom 18. Oktober 1907, niedergelegt sind."

Dieser Vorschlag wurde von Rußland auf der Konferenz selbst (5. Sitzung vom 15. Januar 1909) folgendermaßen vertreten:

„Ein allgemein anerkannter Grundsatz besteht nach den Denkschriften nicht; die einen verneinen das Recht der Umwandlung auf hoher See ohne Ausnahme; die anderen erkennen es ausdrücklich an. Die russische Regierung steht auf dem letzteren Standpunkt; sie stimmt in dieser Beziehung mit der deutschen und der französischen Regierung überein. Dabei möchte sie die ganz besondere Aufmerksamkeit der Konferenz auf die Tatsache lenken, daß, wenn diese Anschauung der drei Mächte, wie es den Anschein gewinnt, auf der Konferenz in der Minorität bleiben sollte, dennoch dieses von der Minderheit vertretene Prinzip durch eine bessere logische und juristische Begründung gestützt erscheint, als das der Majorität. Es ist gänzlich ausgeschlossen, durch stichhaltige Rechtsgründe beweisen zu wollen, warum ein souveräner Staat, der unbestritten über seine Schiffe auf hoher See seine vollen Hoheitsrechte in dem Umfange beibehält, die er in seinem eigenen Gebiet besitzt, der Fähigkeit beraubt sein soll, sie vorkommendenfalls in Kriegschiffe umzuwandeln. Wenn es, um bei einem von dem russischen Vertreter auf der Haager Konferenz im Jahre 1907 gebrauchten Beispiele zu bleiben, niemandem befremdlich erscheint, daß ein feindliches Kauffahrteischiff, welches nach seiner Aufbringung als Prise unter der Flagge des Kaptors geführt wird, sich in ein Kriegschiff umwandelt, warum sollte a fortiori zugunsten des Kriegführenden hinsichtlich seiner eigenen Kauffahrteischiffe nicht das gleiche Recht der Umwandlung zuzulassen sein?

Es ist nicht zu verkennen, daß hier sehr gewichtige Interessen der Neutralen auf dem Spiele stehen und daß vorzugsweise die Befürchtung möglicher Mißbräuche den Einspruch gegen dieses Recht der Umwandlung auf hoher See hervorruft. Gegen solche Mißbräuche scheinen uns jedoch die Normen ein starkes Gegengewicht zu bilden, die bezüglich dieser Materie im Haag im Jahre 1907 angenommen worden sind und die eine Gewähr sowohl für die vollständige Umwandlung wie für die restlose Unterstellung des Schiffes unter die Militärgewalt bieten. Auch die russische Denkschrift erkennt das Prinzip der Umwandlung auf hoher See nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalt der Beachtung dieser durch die Vereinbarung vom 18. Oktober 1907 getroffenen Festsetzungen an."

Digitized by Google

3. Die deutsche Delegation führte auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz (5. Sitzung der IV. Kommission vom 12. Juli 1907) Nachstehendes aus:

„Die umgewandelten Kauffahrteischiffe lassen sich mit den Milizen und Freiwilligenkorps vergleichen, von denen Artikel 1 des ersten Abschnittes, 1. Kapitel, des Reglements von 1899 handelt. Ebenso wie diese Milizen und Freiwilligenkorps zur Ergänzung der Landarmee dienen, sind die umgewandelten Schiffe zur Unterstützung der Seestreitkräfte bestimmt. Einzig und allein die innere Gesetzgebung eines Landes und dessen Verwaltungsbestimmungen können Zeit und Ort der Formierung solcher Hilfskorps festsetzen. Das internationale Recht bestreitet nicht die Befugnis der Einverleibung solcher Korps, ohne Rücksicht darauf, an welchem Ort sich die reguläre Armee befindet. Diese Regel, die für die Hilfstruppen gilt, muß logischerweise auch auf die umgewandelten Schiffe Anwendung finden, wenn sie den Bedingungen des Artikels 1 der Konvention von 1899 entsprechen, d. h. wenn diese Schiffe unter das Kommando eines militärischen Befehlshabers gestellt und wenn sie der Kriegsmarine angegliedert sind.

Der Vorschlag, die Vornahme der Umwandlung auf die territorialen Gewässer des Landes zu beschränken, ist juristisch unbegründet und militärisch unzulässig.

Wenn auch im allgemeinen die Schiffe meist im Anfang des Feldzuges in militärische Dienste gestellt, d. h. zu Kriegschiffen umgewandelt werden, während sie sich in einem nationalen Hafen befinden, ist es doch nirgends verboten, sie zu einer anderen passenden Zeit zu mobilisieren, und kein Gesetz, keine internationale Regel untersagt die Umwandlung außerhalb der Territorialgewässer auf hoher See. Niemand kann bestreiten, daß ein Staat seine Hoheitsrechte über die Schiffe seiner Flagge auch dann beibehält, wenn sie sich auf hoher See befinden. Wenn nun die Gesetze eines Staates die Verwendung der Güter der Untertanen zu kriegerischen Operationen gestatten, dann kann der Staat von diesem Rechte nicht nur innerhalb der Grenzen seiner Gebietshoheit, sondern auch auf hoher See Gebrauch machen, die einer besonderen Gebietshoheit nicht unterliegt. Ein Kauffahrteischiff, das auf hoher See zu einem Kriegschiff umgewandelt ist, wird rechtlich ein Kriegschiff, vorausgesetzt, daß die gesetzlichen Bedingungen dieser Umwandlung beobachtet sind.

Der dem Vorschlage der italienischen Delegation zugrunde liegende Gedanke deckt sich mit der Anschauungsweise der deutschen Delegation. Er gestattet prinzipiell die Umwandlung sowohl auf hoher See wie in den Territorialgewässern eines anderen Staates; er nimmt hiervon nur diejenigen Schiffe aus, welche die Territorialgewässer ihres Landes vor Beginn der Feindseligkeiten verlassen haben. Diese letztere Bestimmung dürfte zu weit gehen und daher aufgegeben werden können." —

In die für die Londoner Seekriegsrechtskonferenz ausgearbeitete Denkschrift hatte Deutschland folgenden Vorschlag aufgenommen:

„Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe, worauf sich das diesen Gegenstand betreffende Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 bezieht, ist nur zulässig:

1. Innerhalb der Häfen, Reeden oder Küstengewässer der Kriegführenden;
2. auf hoher See." —

Digitized by Google

Dieser Vorschlag wurde in der 5. Sitzung der Kommission vom 12. Juli 1909 mit nachstehenden Ausführungen begründet:

„Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See ist durch das jetzige Recht nicht verboten; es gibt keine Gründe, die ein solches Verbot in Zukunft rechtfertigen könnten.

Die englische Denkschrift hebt allerdings die Gefahren hervor, welche für den neutralen Handel damit verbunden sein sollen, wenn die Ausübung des Rechtes der Durchsuchung mit Hilfe solcher Schiffe gestattet würde, welche die Neutralen für friedliche Kauffahrteischiffe halten und die plötzlich und ohne Ankündigung vielleicht in unmittelbarer Nähe der anzuhaltenden und zu durchsuchenden Schiffe in Kriegschiffe verwandelt würden. Es ist jedoch keineswegs ersichtlich, warum in der Umwandlung auf hoher See eine neue Beschränkung der Sicherheit des Handels oder der Freiheit der Schiffahrt zu erblicken sein soll. Die auf hoher See umgewandelten Schiffe können keine anderen Rechte ausüben und den Handel nicht anders beschränken, als die in nationalen Häfen umgewandelten Schiffe oder als die Kriegschiffe; der Umstand, daß ihre militärische Eigenschaft nicht im voraus bekannt ist oder daß diese Eigenschaft erst in nächster Nähe eines neutralen Schiffes angenommen wird, bedingt in keiner Weise eine Verschlechterung der Lage der legitimen und friedlichen Schiffahrt. Mit der Vermehrung der Zahl der Kriegschiffe wird allerdings der Kriegführende eher in der Lage sein, den Konterbandehandel zu überwachen und zu unterdrücken, und unzweifelhaft werden diejenigen Schiffe, welche diesen unerlaubten Handel treiben, hierunter zu leiden haben. Der friedliche Handel jedoch hat lediglich die Interessen, welche durch die Haager Übereinkunft über die Umwandlung bereits geschützt sind. Der Ort, an dem die Umwandlung vorgenommen wird, ist gänzlich bedeutungslos, nachdem die Ernsthaftigkeit und die Wirklichkeit der Umwandlung gewährleistet, das umgewandelte Schiff zur Beachtung der Gesetze und Gebräuche des Krieges verpflichtet und seine Besatzung der militärischen Disziplin unterworfen ist." —

Zu den von Italien und Österreich-Ungarn gestellten Vermittlungsvorschlägen nahm die deutsche Delegation in derselben Sitzung der Kommission folgende Stellung ein:

„Der italienische Vorschlag ist von dem anerkennenswerten Bestreben diktiert, einen Mittelweg zu finden; es ist jedoch fraglich, ob hierbei nicht eine Unterschätzung des praktischen Gesichtspunktes insofern unterlaufen ist, als vorausgesetzt wird, daß die Schiffe, welche bei Beginn der Feindseligkeiten sich in ihren nationalen Gewässern befinden, immer imstande sein werden, hier im voraus ihre militärischen Dispositionen zu treffen. Von sachverständiger Seite wird vielleicht entgegengehalten werden können, daß unter Umständen die Notwendigkeit der Umwandlung eines Schiffes sich erst im Laufe des Krieges herausstellen kann, während dies anfänglich für entbehrlich gehalten und daher beabsichtigt war, das Schiff weiter zu friedlichen Fahrten zu verwenden.

Bei Annahme des italienischen Vorschlages wäre ein Staat gezwungen, entweder alle für die Umwandlung geeigneten Schiffe in seinen Häfen zurückzuhalten, um sich nicht einer vielleicht erst später eintretenden Chance, sie als Kriegschiffe zu benutzen, zu berauben, oder auf die Umwandlung derjenigen Schiffe zu verzichten, die er einmal aus diesen Häfen hat auslaufen lassen.

Digitized by Google

Vom Rechtsstandpunkte aus läßt sich schwerlich ein Unterschied zwischen denjenigen Schiffen, die zu Beginn der Feindseligkeiten noch in ihren nationalen Häfen sind, und denjenigen begründen, welche in diesem Augenblicke sich in neutralen Häfen aufhalten. Die Gründe, welche zugunsten der Freiheit der Umwandlung der einen sich anführen lassen, treffen augenscheinlich auf die Umwandlung der anderen in gleicher Weise zu.

Die Vorschläge der österreich-ungarischen Delegation, die eine obligatorische Bekanntgabe jeder Umwandlung und den Erlaß eines Verbotes der Rückverwandlung während der Dauer des Krieges bezwecken, scheinen ganz besondere Beachtung zu verdienen. Es steht zu hoffen, daß auf dieser Grundlage eine allen Interessen gerecht werdende Lösung sich finden läßt."

* * *

Dies ist die Stellungnahme der Hauptseemächte zu der Frage, soweit sie aus den veröffentlichten Akten der beiden Konferenzen ersichtlich ist.

Nachdem hiernach bis jetzt eine internationale Verständigung über den Ort der Umwandlung nicht erzielt werden konnte, erhebt sich die gewichtige Frage, ob es denjenigen Staaten, welche auf dem Boden der Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See stehen, rechtlich gestattet ist, diese Anschauung gegebenenfalls in die Tat umzusetzen, oder ob sie mit einem derartigen Vorgehen völkerrechtswidrig handeln würden. Die in der Öffentlichkeit gepflogenen Erörterungen über diese Frage haben sich in jüngster Zeit nicht immer streng innerhalb des Rahmens einer rein rechtlichen Prüfung der Sachlage gehalten; sie haben dieses Gebiet vielfach überschritten und sind auf diese Weise dazu gekommen, gegen die die Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See anerkennenden Staaten den schwerwiegenden Vorwurf der Barbarei und Seeräuberei zu erheben. Umsomehr erscheint es geboten, die Diskussion wieder auf den Boden des Rechts zurückzuführen, von dem allein aus auch in dieser Frage das Verhältnis der Staaten zueinander maßgebend beurteilt werden kann. Eine Abschweifung auf andere Gebiete würde die Verständigung nur erschweren und eine unangebrachte Schärfe in die Erörterungen hineintragen.

Eine in diesen Grenzen sich haltende Prüfung der Frage wird naturgemäß die vorstehenden, von den einzelnen Mächten zur rechtlichen Begründung ihrer Auffassungen auf den beiden Konferenzen vorgetragenen Ausführungen zum Ausgangspunkt zu nehmen und diese gleichzeitig einer Untersuchung daraufhin zu unterziehen haben, ob sie tatsächlich als Rechtsgründe gewertet oder ob und inwieweit sie etwa nur als Ausführungen zur Durchsetzung von Ansprüchen betrachtet werden können, die bis jetzt des völkerrechtlichen Schutzes entbehren.

1. Der Ausgangspunkt und gleichzeitig die Grundlage für diese Untersuchung läßt sich nur durch eine Betrachtung der Rechtsverhältnisse gewinnen, die nach moderner Rechtsanschauung bezüglich der hohen See, also des Ortes, wo die Umwandlung vorgenommen werden soll, allgemein gelten. Wie auf vielen Gebieten des Völkerrechtes hat sich auch hier mit der schärferen Durchbildung der Rechtsinstitute in der modernen Zeit eine tiefgreifende Umwandlung der Anschauung vollzogen. Noch im 17. Jahrhundert konnte der Anspruch erhoben werden, daß das Meer oder bestimmte

Digitized by Google

Teile der hohen See der ausschließlichen Hoheitsgewalt eines einzelnen Staates unterliegen. Es darf in dieser Beziehung auf die von England über einen Teil der hohen See erhobenen Ansprüche eines ausschließlichen Hoheitsrechtes und die hierauf gestützte Forderung verwiesen werden, daß sämtliche fremden Kriegschiffe zum Zeichen ihrer Unterwerfung unter diese Oberherrschaft den Salut für die englischen Kriegschiffe durch Streichen der Segel und Flagge zu leisten hätten, ohne ihrerseits von den letzteren einen Gegengruß zu erhalten.*) Die fortschreitende Erkenntnis des Wesens der für die hohe See in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse ließ erst von der Mitte des 18. Jahrhunderts an allmählich die richtige Anschauung zum Durchbruch gelangen; die hierdurch angebahnte Entwicklung endigte schließlich mit der allgemeinen Anerkennung des Prinzips der „Meeresfreiheit". Mit diesem Grundsatze hatte sich der Gedanke siegreich durchgesetzt, daß das Meer allen Staaten offen steht, daß alle Nationen sich des Meeres als der allgemeinen Verkehrsstraße bedienen, die Schätze des Meeres sich nutzbar machen dürfen und daß die hohe See im Kriege den beteiligten Staaten als Kriegsschauplatz zur Austragung der Streitigkeiten zur Verfügung steht. Man hat die hohe See um deswillen eine res omnium communis genannt, eine Bezeichnung, die auch bei den vorstehend skizzierten Verhandlungen der Mächte verschiedentlich zur Anwendung gebracht wurde. Sofern mit dieser Benennung nur die Tatsache der freien Benützung der hohen See durch sämtliche Staaten zum Ausdruck gebracht werden will, ist diese Bezeichnung richtig. Sie wäre dagegen völlig unrichtig, wenn hierunter eine irgendwie geartete rechtliche Herrschaft der Staaten über die hohe See verstanden werden wollte. Allgemein ist für die rechtliche Beherrschung der Sachenwelt die Möglichkeit der tatsächlichen Beherrschung unerläßliche Voraussetzung. Eine solche umfassende tatsächliche Gewaltausübung ist aber über die hohe See vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit nicht möglich. Es fehlt somit auch die Grundlage für die Errichtung einer rechtlichen Beherrschung, gleichviel ob diese privat- oder öffentlichrechtlicher Natur sein soll. An der hohen See kann folglich weder ein privates Eigentums- oder Miteigentumsrecht, noch ein ausschließliches Hoheitsrecht eines einzelnen Staates oder ein Mitherrschaftsrecht aller zur völkerrechtlichen Gemeinschaft gehörenden Staaten begründet werden. Es besteht an dem mare liberum weder ein condominium noch ein coimperium. Der Satz: das Meer ist frei — bezeichnet also die Freiheit von jeder staatlichen Beherrschung.

Aus diesen allgemeinen Erwägungen ergibt sich für unsere Frage zunächst die Folgerung, daß ein Kriegführender, der auf hoher See eines seiner Kauffahrteischiffe in ein Kriegschiff umwandelt, durch den Akt der Umwandlung selbst in irgendwelche Rechte anderer Staaten in keiner Weise eingreift. Die Umwandlung vollzieht sich auf dem Kriegsschauplatze, also auf einem Gebiet, das nach Völkerrecht den Kriegführenden zur Vornahme kriegerischer Akte zur Verfügung steht und der Herrschaft eines anderen Staates oder der Staatengemeinschaft nicht unterliegt.

Wenn hiernach der Kriegführende durch den Akt der Umwandlung in keiner Weise die Rechtssphäre anderer Staaten beeinträchtigt, so hält er sich weiterhin hierbei auch strenge in den Grenzen seines eigenen Rechtsgebietes. Als naturnotwendige Folge

*) Vgl. Perels: „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart", S. 139 ff.

Digitized by Google

des Prinzips der Meeresfreiheit hat nämlich noch ein anderer Grundsatz Anerkennung gefunden, welcher der Überzeugung entsprungen ist, daß die Beziehungen der Menschen ohne tiefgehende Schädigung der Gemeinschaftsverhältnisse in keinem Augenblicke ohne rechtliche Normierung sein können. Da die Schiffe auf hoher See nicht unter die rechtliche Herrschaft der Staatengemeinschaft treten können, weil eine solche Herrschaft nach den vorstehenden Ausführungen in der Form der Gebietshoheit gar nicht existent werden kann, müssen sie notwendigerweise auch hier der Gewalt ihres eigenen Staates, also des Staates unterworfen bleiben, dem sie ihrer Flagge nach zugehören. Das rechtliche Band, welches die Schiffe mit ihrem Heimatstaate verbindet, wird durch das Verlassen der heimischen Gewässer und durch den Aufenthalt auf hoher See nicht zerrissen; alle Rechtsverhältnisse an Bord dieser Schiffe richten sich nach dem Rechte ihres Heimatstaates. Durch die Umwandlung eines seine Flagge führenden Kauffahrteischiffes auf hoher See maßt sich also der Kriegführende nicht eine Machtbefugnis über das Schiff an, die ihm sonst nicht zusteht, er wendet vielmehr lediglich das eigene heimische Recht auf das seiner Jurisdiktion unterliegende Schiff an, handelt hierbei im eigenen Gebiet und innerhalb seines eigenen Machtbereichs. Es kann also von diesem Gesichtspunkte aus keinen Unterschied begründen, ob die Umwandlung in den eigenen Hoheitsgewässern oder auf hoher See vorgenommen wird, ebenso wie es für alle übrigen rechtlich bedeutsamen Vorgänge an Bord dieser Schiffe völlig gleichgültig ist, ob sie sich bei dem Aufenthalte des Schiffes in den Hoheitsgewässern des eigenen Staates oder auf hoher See abspielen. Sie unterliegen in allen Fällen ausschließlich der Normierung durch das heimische Recht.

Der Standpunkt der französischen Regierung, wie er auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz und in der Denkschrift zur Londoner Seekriegsrechtskonferenz gegenüber der auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz vertretenen Auffassung der englischen Regierung zum Ausdruck gebracht*) und von Rußland, Österreich-Ungarn, ferner — in eingehender rechtlicher Begründung — von Deutschland und im Prinzip auch von Italien geteilt wurde, ist also vollkommen richtig. Er trifft mit dem Hinweise darauf, daß gerade die unbeschränkte Souveränität der Staaten über ihre Schiffe auf hoher See die Zulässigkeit der Umwandlung begründe, den Kernpunkt der Frage. Eben weil der Heimatstaat seine Hoheitsrechte ungeschmälert über seine Schiffe auch auf hoher See behält und weil konkurrierende Herrschaftsrechte anderer Staaten nicht bestehen, können letztere entgegen der von der englischen Delegation in der 1. Sitzung des Prüfungsausschusses der Zweiten Haager Friedenskonferenz vertretenen Auffassung die Befugnis zu einer Untersagung einer solchen Umwandlung für sich nicht in Anspruch nehmen.

Aus angeblichen Rechten der Staatengemeinschaft über die hohe See kann also ein Grund gegen die Zulässigkeit der Umwandlung nicht hergeleitet werden.

2. Wenngleich hiernach die Rechtsverhältnisse, wie sie hinsichtlich des Ortes der Umwandlung anzuerkennen sind, einem derartigen Vorgehen eines einzelnen Staates nicht entgegenstehen, so könnte doch die Annahme Vertretung finden, daß gleichwohl aus anderen Gründen, und zwar aus den allgemeinen völkerrechtlichen Beziehungen

*) Siehe oben unter Ziffer I, 1 und III, 1.

Digitized by Google

der Staaten zueinander, die Unzulässigkeit der Umwandlung auf hoher See sich ergibt. Tatsächlich wurden auch in den Verhandlungen der Mächte auf den beiden Konferenzen gerade diese gegenseitigen Beziehungen der Staaten als das wichtigste Moment gegen die Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See verwertet. Die unmittelbaren Beziehungen der Kriegführenden zueinander konnten allerdings als ein solches rechtliches Hindernis gegen die Umwandlung nicht vorgebracht werden. Die feindlichen Kauffahrteischiffe unterliegen nach geltendem Völkerrecht ohne weiteres auf Grund ihrer Zugehörigkeit zur feindlichen Flagge der Aufbringung und Einziehung; sie bilden zur Zeit also ein Objekt der Kriegführung. Bei dieser Sachlage kann eine rechtliche Beschränkung des Kriegführenden in den gegen die feindliche Schiffahrt gerichteten Kriegsoperationen also nicht gefordert werden. Anders ist es mit der neutralen Schiffahrt. Der gegen die Umwandlung auf hoher See gerichtete Einspruch ist deshalb auf beiden Konferenzen ausschließlich auf die Rechtsstellung der Neutralen zu den Kriegführenden gestützt worden. Dabei sind vorwiegend der neutrale Handel und die neutrale Schiffahrt als solche, das heißt die Gesamtheit der einzelnen Handel und Schiffahrt betreibenden Personen, unter Hinweis auf die diesen drohenden Gefahren zum Ausgangspunkt genommen und deren Interesse von der Kenntnis der zur Ausübung der Kriegsoperationen berechtigten feindlichen Schiffe in den Vordergrund gestellt worden. Um diese Einwendungen auf ihren rechtlichen Gehalt prüfen zu können, ist zunächst ein Hinweis auf das zwischen den Kriegführenden und den Neutralen bestehende Rechtsverhältnis notwendig.

Das Völkerrecht kennt keine unmittelbaren Beziehungen zwischen einem Staate und den einzelnen Angehörigen anderer Staaten, sondern beruht auf der Gemeinschaft der Staaten als solcher, begründet Rechte und Pflichten nur im gegenseitigen Verhältnis der Staaten zueinander. Dies gilt für das Friedens- wie für das Kriegsrecht in gleicher Weise. Wenn auch bisweilen die in internationalen Übereinkommen gewählte Ausdrucksweise den Eindruck erwecken könnte, daß die einzelnen neutralen Staatsangehörigen als selbständige Träger von Rechten und Pflichten dem Kriegführenden gegenübertreten, so ist dies doch nur scheinbar der Fall; es liegt hierin keine Verschiebung der Grundlagen des Völkerrechts. Der einzelne neutrale Staatsangehörige hat dem Kriegführenden gegenüber nur dann Rechte und Pflichten, wenn diese aus der Rechtsstellung seines eigenen Staates gegenüber dem Kriegführenden hergeleitet werden können, und nur soweit, als die Rechtsstellung des eigenen Staates reicht. Nur durch das Medium der nationalen Staatsgewalt tritt auch der einzelne Staatsangehörige in rechtliche Beziehungen zu dem Kriegführenden. Eine Verletzung von „Rechten" der einzelnen Neutralen ist also nur möglich, wenn damit zugleich auch eine Verletzung des neutralen Staates verbunden ist, wenn es sich also um rechtlich geschützte Interessen des letzteren bezüglich seiner Angehörigen handelt.

Umgekehrt wird durch eine von einem neutralen Staatsangehörigen einem Kriegführenden gegenüber begangene Rechtsverletzung der neutrale Staat selbst nur dann berührt, wenn diese scheinbar seinen Angehörigen obliegende Verpflichtung in Wirklichkeit zu seinem eigenen Pflichtenkreis gehört. In allen anderen Fällen handelt der einzelne Neutrale auf eigenes Risiko, stellt sich außerhalb der zwischen seinem eigenen und dem kriegführenden Staate bestehenden Rechtsbeziehungen und begibt sich bei Verletzung der Rechtssphäre des letzteren selbst des Anspruchs auf Schutz durch

Digitized by Google

seine heimische Staatsgewalt, die ihm diesen Schutz nur gewähren könnte, wenn sie sich mit dieser Rechtsverletzung identifizieren und dadurch selbst eine Rechtswidrigkeit gegen den Kriegführenden, einen Bruch der Neutralität, begehen würde.

Welche Folgerungen ergeben sich aus diesen allgemeinen Sätzen für die Beantwortung unserer Frage?

Wäre es richtig, daß mit der Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See eine Beeinträchtigung der freien neutralen Schiffahrt verbunden wäre, die völkerrechtlich jedem Staate für seine Angehörigen garantiert ist, dann könnte es keinem Zweifel unterliegen, daß hiermit eine Beeinträchtigung des Rechtskreises des neutralen Staates verbunden wäre, daß also von dem Kriegführenden eine Rechtsverletzung begangen würde. Von einer derartigen Folge kann aber im Ernst nicht gesprochen werden. Der erlaubte neutrale Schiffsverkehr erleidet durch die Verwendung von umgewandelten Kauffahrteischiffen qualitativ keine andere Störung, als er sie völkerrechtlich im Kriege allgemein zu erdulden hat; auch diese zu Kriegschiffen umgewandelten Kauffahrteischiffe dürfen ebenso wie die regulären Kriegschiffe ihre Aktionen lediglich gegen den im Kriege *unerlaubten* neutralen Handel, also gegen solche von einzelnen neutralen Staatsangehörigen betriebene Unternehmungen richten, die durch die Rechtsstellung des neutralen Staates selbst nicht gedeckt sind, deren Unterbindung durch den Kriegführenden mithin für den neutralen Staatsangehörigen keine Verletzung berechtigter Interessen darstellt. Diese privaten Unternehmungen (Beförderung von Konterbande, Leistung neutralitätswidriger Dienste u. a. m.) ist der neutrale Staat zwar nicht zu hindern verpflichtet, er darf sie aber auch in keiner Weise selbst fördern und schützen, ohne sich einer Neutralitätsverletzung schuldig zu machen. Die Unterdrückung des unerlaubten neutralen Handels, der eine Unterstützung des Gegners des Kriegführenden darstellt, ist also in keiner Beziehung eine Beeinträchtigung rechtlich geschützter Interessen, sondern im Gegenteil eine Verfolgung von *Delikten* einzelner neutraler Privatpersonen, und zwar von Delikten, die, wie z. B. die Leistung von neutralitätswidrigen Diensten, unter Umständen so schwerwiegend sein können, daß die Londoner Seekriegsrechtskonferenz selbst in einzelnen Fällen (vgl. Artikel 46 der Seekriegsrechtsdeklaration) das rechtliche Band, welches das neutrale Kauffahrteischiff mit seinem Heimatstaate verbindet, durch die verbotene Handlungsweise als gelöst bezeichnete und das Schiff einem *feindlichen* Kauffahrteischiffe völlig gleichstellte.

Da also den auf hoher See umgewandelten Kauffahrteischiffen hinsichtlich ihrer gegen den neutralen Handel gerichteten Aktionen lediglich dieselbe Aufgabe zufällt, die völkerrechtlich für die regulären Kriegschiffe anerkannt ist, und da diese Aufgabe auch von den ersteren genau in den für die letzteren vorgeschriebenen Formen erfüllt wird, ist der neutrale Staat vom Rechtsstandpunkte aus gar nicht legitimiert, für seine Handelsschiffe, die sich einer völkerrechtlich als Delikt ausgeprägten Handlungsweise hingeben, diesen zu Kriegschiffen umgewandelten Kauffahrteischiffen gegenüber eine Ausnahmestellung zu verlangen.

Eines ist allerdings zuzugeben, nämlich der Umstand, daß durch die Verstärkung, die die Kriegsmarine eines Kriegführenden durch die Einstellung von Kauffahrteischiffen erfährt, die Verfolgung und Unterdrückung des rechtswidrigen Handelsverkehrs neutraler

Digitized by Google

Privatpersonen erleichtert und dadurch den Beteiligten die Aussicht, die kriegerischen Verhältnisse für sich zur Erzielung eines gesteigerten Gewinnes auszunützen, ganz oder zum Teil vereitelt wird. Dieses Moment ist jedoch für die Beurteilung der Rechtsfrage völlig bedeutungslos. Jeder neutrale Handeltreibende muß sich der Folgen bewußt sein, die für ihn aus dem Konterbandehandel, der Leistung neutralitätswidriger Dienste, des Versuches, eine Blockade zu durchbrechen, usw. entstehen können. Überwiegt trotzdem im Einzelfalle bei den Beteiligten das Erwerbsmoment, dann ergibt sich daraus lediglich, daß entweder das Risiko, das mit der Ausführung des Geschäftes verbunden ist, aus eigener Schuld zu niedrig eingeschätzt wurde oder daß die Aussicht, einen gesteigerten Gewinn zu erzielen, die entgegenstehenden Vorstellungen überwogen hat. Erweist sich die Annahme, daß es gelingen wird, das Schiff dem Zugriff des Kriegführenden zu entziehen, nachträglich als unrichtig, so hat der Betreffende die Folgen, die sich hieraus für ihn ergeben, ganz allein sich selbst zuzuschreiben, und hat sie ebenso wie alle übrigen Nachteile zu tragen, die ihm etwa aus anderen, bei der Berechnung des erwarteten Geschäftsgewinnes unterlaufenen Fehlern zustoßen.

Aus der Tatsache, daß ein umgewandeltes Kauffahrteischiff auch den Neutralen gegenüber die gleiche Rechtsstellung einnimmt wie ein reguläres Kriegschiff, kann also in keiner Weise die Schlußfolgerung gezogen werden, daß der Neutrale ein Recht darauf habe, zu wissen, welches diese Schiffe sind, die die Rechte eines Kriegschiffes ausüben dürfen. Der neutrale Staat als solcher ist an dieser Frage nicht interessiert, weil, wie erwähnt, die Unterdrückung des unerlaubten Handels ein Recht des Kriegführenden ist, das den Rechtskreis des neutralen Staates nicht schneidet. Die neutrale friedliche Schiffahrt erleidet keinen Rechtsnachteil, weil sie jedem Kriegschiff gegenüber nach Kriegsrecht verpflichtet ist, die von diesem zur Feststellung der unverfänglichen Bestimmung des Schiffes und der unschädlichen Eigenschaft der Ladung für erforderlich gehaltenen Maßnahmen zu gestatten, und weil die zu Kriegschiffen umgewandelten Kauffahrteischiffe keine weitergehenden Rechte besitzen als die regulären Kriegschiffe. Der Einwand, daß das Interesse der neutralen friedlichen Schiffahrt an der Kenntnis der zur Ausübung der Kriegsrechte befugten Schiffe vornehmlich darin begründet sei, weil schon der von dem neutralen Handelsschiffe begangene Fluchtversuch, geschweige denn der dem Kriegschiffe entgegengesetzte gewaltsame Widerstand das letztere zu den schärfsten Gegenmaßregeln berechtige, greift nicht durch. Es sind nur zwei Möglichkeiten denkbar: Entweder entspricht das umgewandelte feindliche Kauffahrteischiff vollständig den seine Rechtsstellung als Kriegschiff begründenden Bedingungen, die hierfür nach allgemeiner Rechtsanschauung bzw. nach dem für diejenigen Staaten geltenden Vertragsrecht maßgebend sind, die das Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe ratifiziert haben. In diesem Falle ist der von dem neutralen Handelsschiff der Durchsuchung entgegengesetzte Widerstand rechtswidrig und die hierauf gesetzten Straffolgen treten von Rechtswegen ein. Oder: das als Kriegschiff auftretende feindliche Kauffahrteischiff hat in Wirklichkeit nicht die Rechtsstellung als Kriegschiff — ein Fall, der übrigens in der Praxis als ausgeschlossen betrachtet werden muß —, dann würden alle von dem angeblichen Kriegschiffe gegenüber der neutralen friedlichen Schiffahrt ergriffenen Maßnahmen selbstverständlich der Rechtsgültigkeit entbehren, sie würden eine Verletzung des neutralen Staates selbst in

Digitized by Google

seinem berechtigten Anspruche auf die ungehinderte Benützung der hohen See durch seine eigenen Kauffahrteischiffe darstellen. Sofern also hierbei dem kriegführenden Staate ein Verschulden zur Last fallen würde, wäre der neutrale Staat zum Einschreiten gegen den kriegführenden Staat berechtigt; unter der gleichen Voraussetzung wäre der letztere für alle hierdurch der neutralen friedlichen Schiffahrt zugefügten Schäden ersatzpflichtig. Handelte es sich hierbei im einzelnen um die unberechtigte Wegnahme eines neutralen Schiffes, so wäre die Festsetzung der Höhe der zu gewährenden Entschädigung nach Ratifizierung des Abkommens über die Errichtung eines internationalen Prisenhofes in letzter Instanz Sache dieses Gerichtshofes, genau ebenso wie bei einer durch ein legitimes Kriegschiff vorgenommenen ungerechtfertigten Wegnahme (vergleiche Artikel 3, Ziffer 1 und Artikel 8, Abs. 2 dieses Abkommens). Das neutrale Handelsschiff würde also auch in diesem, wie erwähnt, kaum denkbaren Falle keinen Schaden erleiden. — Worin soll also für die neutrale friedliche Schiffahrt die neue Erschwerung oder Gefährdung bestehen? Welchen vernünftigen Grund sollte es für ein neutrales friedliches Handelsschiff geben, sich der Anhaltung oder Durchsuchung durch ein als Kriegschiff auftretendes feindliches Kauffahrteischiff durch die Flucht zu entziehen oder der Vornahme dieser Kriegshandlungen Widerstand entgegenzusetzen und auf diese Weise sich erst selbst in eine gefahrvolle Lage zu bringen, die anderenfalls für das Schiff nicht vorhanden ist? Von welchem Gesichtspunkte aus man also die Sachlage betrachten mag, es ergibt sich stets dasselbe Resultat, daß die Ausübung der Kriegsrechte durch auf hoher See umgewandelte feindliche Kauffahrteischiffe der neutralen Schiffahrt gegenüber weder als ein Unrecht noch als eine Unbilligkeit bezeichnet werden kann.

Für die neutralen Schiffe aber, welche einen nach Kriegsrecht verbotenen Handel betreiben, kann die Kenntnis der zur Ausübung der Kriegsrechte eventuell berufenen Kauffahrteischiffe erst recht nicht gefordert werden. Denn selbst wenn im Einzelfalle ein feindliches Kauffahrteischiff auf hoher See plötzlich und ohne Ankündigung erst in unmittelbarer Nähe eines eine völkerrechtlich verbotene Handlung begehenden neutralen Handelsschiffes in ein Kriegschiff umgewandelt werden sollte, so würde auch hierin nach der allgemeinen Stellung des neutralen Staates gegenüber seinen einen unerlaubten Handel betreibenden Schiffen kein irgendwie rechtlich zu konstruierender Eingriff in die Rechtssphäre des neutralen Staates und somit auch kein Übergriff gegenüber dem neutralen Schiff selbst liegen. Dazu kommt weiterhin, daß nach Kriegsrecht selbst den regulären Kriegschiffen die Anwendung von Kriegslisten, wie z. B. auch die Führung einer falschen Nationalflagge gestattet, und daß, wie Perels, „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart", S. 182 ff., ausführt, „das Hissen der zustehenden Nationalflagge erst mit der Eröffnung der kriegerischen Aktion im engeren Sinne, d. h. bei dem Engagement eines Gefechts oder der Ausübung des Visitationsrechtes" notwendig ist.*) Danach dürfen auch die regulären Kriegschiffe den neutralen Kauffahrteischiffen gegenüber ihren wahren Charakter so lange verbergen, wie sie es für angezeigt halten, und sind berechtigt, unter Umständen gleichfalls erst in unmittelbarer Nähe der von ihnen anzuhaltenden und zu durchsuchenden neutralen

*) Für den Landkrieg ist die Kriegslist nach Artikel 24 der Anlage zu dem Abkommen, betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges, vom 18. Oktober 1907 ausdrücklich als erlaubt bezeichnet.

Digitized by Google

Handelsschiffe sich als feindliche Kriegschiffe zu erkennen zu geben. Auch von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet besteht also kein Unterschied zwischen dem rechtlich zulässigen Vorgehen der regulären Kriegschiffe und der zu Kriegschiffen umgewandelten feindlichen Kauffahrteischiffe. Im übrigen ist gegenüber dem Verlangen, die einzelnen Staaten sollten bereits im Frieden die Namen der zur Umwandlung geeigneten Schiffe bekanntgeben, in den Verhandlungen des Komitees der Londoner Seekriegsrechtskonferenz, soweit dies dem hierüber in der 9. Sitzung der Kommission vom 6. Februar 1909 erstatteten Bericht entnommen werden kann, entgegengehalten worden, daß die Staaten nicht schon immer im voraus die während des Krieges möglicherweise auftretenden Bedürfnisse übersehen können, daß die Sachlage und auch die Notwendigkeit, Kauffahrteischiffe im Kriege umzuwandeln, sich nach den Umständen, vorzugsweise auch nach dem jeweiligen Gegner richte, und endlich daß eine solche Bekanntgabe einen Einblick in den Mobilisierungsplan gewinnen lasse, den wohl kein Staat zugestehen könne. Diese Ausführungen sind vollständig zutreffend; die Bekanntgabe im Frieden würde nichts anderes als eine ungerechtfertigte Begünstigung und Erleichterung des unerlaubten Handelsverkehrs und eine Beeinträchtigung der Rechtsstellung der Kriegführenden zur Folge haben. Vom Standpunkte der internationalen Staatengemeinschaft aus betrachtet steht aber die Sicherung der Rechte der einzelnen Staaten auch im Kriege höher als die Wahrung des Geschäftsinteresses einzelner, einen völkerrechtlich als unzulässig erklärten Handel betreibender neutraler Privatpersonen.

Bei dieser Sach- und Rechtslage ist es wohl verständlich, daß selbst ein auf einem ablehnenden Standpunkt stehender Staat wie Japan auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz die Erklärung abgab, daß „logischerweise kein Grund für ein Verbot der Umwandlung auf hoher See vorgebracht werden könnte" (vgl. oben Ziffer I, 3). Danach läßt sich mit vollem Rechte das Ergebnis der vorstehenden Ausführungen dahin zusammenfassen, daß in der Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See weder eine Verletzung der Rechte der kriegführenden oder der neutralen Staaten noch eine Beeinträchtigung der völkerrechtlich anerkannten Interessen der neutralen Schiffahrt erblickt werden kann.

3. Es fragt sich nun weiterhin, welche Bedeutung dem Umstande beizumessen ist, daß eine internationale Vereinbarung über die Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See bisher nicht zustande gekommen ist. Ist vielleicht um deswillen die Vornahme dieser Umwandlungen den Kriegführenden verwehrt? Die Beantwortung dieser Frage erfordert ein Zurückgehen auf die Grundprinzipien des Völkerrechtes über die Entstehungsform und die Tragweite völkerrechtlicher Normen. Ausgehend von dem Grundsatze der Souveränität der einzelnen Staaten beruht die Staatengemeinschaft auf dem Prinzip der Gleichberechtigung. Sie kennt kein übergeordnetes, die Bildung des Gemeinschaftswillens autoritativ bestimmendes Organ. Alles Recht entsteht innerhalb der Völkerrechtsgemeinschaft nur durch die Selbstbindung und Selbstbeschränkung der souveränen Staaten, sei es im Wege der vertraglichen Vereinbarung mit den gleichberechtigten Kontrahenten, sei es im Wege einseitiger, mit der Gewohnheit der anderen Staaten sich deckender und auf diese Weise zu einem inhaltlich gleichen Rechte der Gemeinschaft führender Rechtsübung des einzelnen Staates. Auf allen Gebieten,

Digitized by Google

auf denen eine Selbstbindung der Staaten in einer der beiden erwähnten Formen nicht erfolgt ist, tritt die Souveränität der einzelnen Staaten auch innerhalb der Völkerrechtsgemeinschaft wieder voll in Geltung, d. h. jeder Staat ist völlig unbeschränkt in der Regelung seiner Beziehungen zu den anderen Staaten. Mit diesem dem Völkerrechte innewohnenden Grundgedanken ist daher die vereinzelt auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz wie auf der Londoner Seekriegsrechtskonferenz gelegentlich der Erörterung unserer Frage aufgestellte Behauptung völlig unvereinbar, daß die fragliche Art der Umwandlung von Kauffahrteischiffen deshalb unzulässig sei, weil hierin ein völlig neues, durch völkerrechtliche Normen bisher nicht geregeltes Vorgehen liegen würde. Wenn in der Frage der Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See eine auf Vereinbarung der beteiligten Staaten oder auf gewohnheitsrechtlicher Übung beruhende Rechtsnorm noch nicht ausgeprägt worden ist, so kann dies nach den vorstehenden allgemeinen Ausführungen nur die eine Folge haben, daß in dieser Richtung die volle souveräne Stellung der einzelnen Staaten gewahrt und daß folgeweise jeder einzelne Staat befugt ist, auf Grund dieser seiner rechtlichen Unbeschränktheit nach außen die Frage vom Standpunkte und nach Maßgabe seines eigenen Rechtes selbständig zu entscheiden. Macht er von dieser Befugnis der autonomen Regelung Gebrauch, so handelt er vollständig innerhalb seines Machtbereichs, begeht damit gegen andere, einer entgegengesetzten Rechtsauffassung huldigende, kriegführende oder neutrale Staaten keine Rechtswidrigkeit. Eine solche würde in der Umwandlung auf hoher See erst dann liegen, wenn ein allgemein verbindliches internationales Verbot zustande gekommen wäre. Solange ein solches Verbot nicht besteht, könnten sich neutrale Staaten nur dann durch ein derartiges Vorgehen eines Kriegführenden beschwert fühlen, wenn dieser entgegen seiner eigenen Rechtsauffassung solche Umwandlungen vornehmen würde. Ein auf hoher See in Übereinstimmung mit dem eigenen Rechte des Staates umgewandeltes Kauffahrteischiff hat sonach, auch von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, in jeder Beziehung die Rechtsstellung eines Kriegschiffes erhalten. Der auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz von den Niederlanden erhobene Einwand, daß solche Schiffe aus dem Grunde nicht als Kriegschiffe gelten könnten, weil sie nur die Aufgabe hätten, die Wegnahme von Prisen zu betreiben, einem Kampfe aber möglichst ausweichen sollten, für den sie gar nicht gerüstet seien (vgl. oben Ziffer I, 4), ist nicht stichhaltig Die Aufbringung von Prisen ist eine Operation des Seekrieges, wie jede andere auch. Die hiermit betrauten Schiffe erfüllen damit eine der Aufgaben, wie sie in ihrer Gesamtheit den regulären Kriegschiffen obliegen. Die Annahme, daß solche umgewandelten Kauffahrteischiffe nur zur Aufbringung von Prisen zu dienen hätten, ist im übrigen gar nicht richtig. Es besteht kein Hinderungsgrund, diese Schiffe je nach dem Maße ihrer militärischen Leistungsfähigkeit auch zur Erledigung anderer Kriegsaufgaben, wie z. B. zur Aufklärung Sicherung, Nachrichtenübermittlung usw. heranzuziehen. Die Beschränkung der Verwendung eines Kriegschiffes auf die Erfüllung einer speziellen Kriegsoperation vermag weiterhin die Eigenschaft dieses Schiffes als Kriegschiff überhaupt nicht zu berühren Ausschlaggebend und genügend für die Charakterisierung dieser Kauffahrteischiffe als Kriegschiffe ist der Umstand, daß sie von ihrer Regierung zur Ausübung kriegerischer Aktionen autorisiert und der Kriegsmarine organisch eingegliedert sind. Die gegen

Digitized by Google

teilige Ansicht — auf den Landkrieg übertragen — müßte sonst allen jenen Teilen des Heeres, die mit der Wahrnehmung einer speziellen Kriegsaufgabe, insbesondere technischer Art, betraut und nicht in erster Linie zum Kampfe bestimmt sind, wie z. B. den militärischen Eisenbahntruppen, den Munitions- und Proviantkolonnen, den Kraftwagenformationen, Telegraphenabteilungen usw., die Zugehörigkeit zur bewaffneten Macht aberkennen — eine Folgerung, die vom Standpunkte des Landkriegsrechtes ganz undenkbar ist. Wenn anders im übrigen das auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz ausgearbeitete Abkommen über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe überhaupt eine rechtliche Bedeutung haben soll, dann kann diese nur darin gefunden werden, daß die eingangs näher dargelegten Bestimmungen dieses Abkommens in Artikel 1 ff. die Bedingungen, unter denen ein umgewandeltes Kauffahrteischiff als Kriegschiff anzusehen ist, erschöpfend regeln. Für alle die Mächte, welche dieses Abkommen ratifiziert haben oder noch ratifizieren werden, würde danach der Ort, an welchem die Umwandlung vorgenommen wurde, für die rechtliche Beurteilung der Eigenschaft des Schiffes als Kriegschiff überhaupt außer Betracht bleiben müssen.

Die auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz vereinzelt vertretene Anschauung, daß die auf hoher See umgewandelten Schiffe rechtlich als Seeräuberschiffe zu betrachten und der diesen gegenüber völkerrechtlich zulässigen Behandlung zu unterwerfen seien, beruht nach alledem auf einer solchen Verkennung der Rechtslage, daß es wunder nimmt, wie eine derartige Ansicht ernstlich überhaupt zum Ausdruck gebracht werden konnte. Denn selbst wenn ein — tatsächlich nicht vorhandenes — internationales Verbot der Umwandlung auf hoher See bestehen würde, so könnten gleichwohl die diesem Verbote zuwider umgewandelten Kauffahrteischiffe, sofern sie im übrigen die Eigenschaft eines Kriegschiffes besitzen, nicht außerhalb des Kriegsrechtes gestellt und als Seeräuberschiffe behandelt werden. Solche unter Rechtsbruch vorgenommenen Umwandlungen würden vielmehr zur Folge haben, daß die Rechtsgültigkeit der von diesen Schiffen dritten Staaten gegenüber vorgenommenen Kriegsakte beseitigt und der Kriegführende für alle den neutralen Staaten auf diese Weise zugehenden Schädigungen verantwortlich wäre, nicht aber würden die umgewandelten Kauffahrteischiffe selbst, sofern sie, wie erwähnt, die Charaktereigenschaften der Kriegschiffe besitzen, rechtlos und vogelfrei. „Denn Seeräuberschiff kann, wie v. Liszt, »Völkerrecht«, 5. Auflage, S. 217, zutreffend ausführt, nur ein Privatschiff, niemals ein Staatsschiff oder ein mit staatlicher Genehmigung, also etwa mit staatlichen Kaperbriefen ausgestattetes Schiff sein, selbst wenn die Erteilung des Kaperbriefes eine Verletzung der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 in sich schließen würde.“ Gilt dies schon für Kaperschiffe, dann muß es noch viel mehr für umgewandelte Kauffahrteischiffe zutreffen, die in jeder Beziehung Bestandteile der bewaffneten Macht des Staates geworden sind.

Vom Standpunkte des geltenden Völkerrechtes aus ist somit die in Übereinstimmung mit der Rechtsauffassung eines Staates vorgenommene Umwandlung von Kauffahrteischiffen auf hoher See rechtsbeständig. Derartige Schiffe erhalten, sofern sie die hierfür vorgeschriebenen Eigenschaften aufweisen, nach jeder Richtung die Rechtsstellung von Kriegschiffen. Der Umstand, daß bis jetzt eine internationale Verständigung über den Ort der Umwandlung nicht zu erzielen war, ist für die Zulässigkeit dieser Umwandlung selbst rechtlich ohne Bedeutung.

Digitized by Google

4. In einer Beziehung allerdings hätte eine internationale Regelung den berechtigten Interessen der neutralen Staaten entsprochen, nämlich insoweit, als es sich um die Stellung der neutralen Staaten gegenüber derartigen Schiffen vom Gesichtspunkte der den ersteren durch das Abkommen betreffend die Rechte und die Pflichten der neutralen Mächte im Falle eines Seekrieges (Anlage XIII der Schlußakte der Zweiten Haager Friedenskonferenz vom 18. Oktober 1907) auferlegten Verbindlichkeiten handelt. Der Umstand, daß auch in dieser Richtung eine internationale Verständigung bis jetzt nicht zu erreichen war, hat zwar nicht zur Folge, daß für die neutralen Staaten hieraus mit Notwendigkeit der Eintritt von Schwierigkeiten und Verwicklungen im Kriege zu befürchten ist — die gegenteiligen Ausführungen, wie sie auf den beiden Konferenzen vorgebracht wurden, sind in dieser Beziehung übertrieben. Es folgt hieraus auch nicht, daß ein neutraler Staat als verpflichtet oder auch nur als berechtigt angesehen werden könnte, feindliche Kauffahrteischiffe schon vor ihrer Umwandlung als feindliche Kriegschiffe zu behandeln. Die hierauf bezüglichen gegenteiligen Ausführungen der englischen Delegation (vgl. oben Ziffer I, 1) entbehren der Begründung; sie finden in dem Abkommen über die Stellung der neutralen Staaten im Seekriege keine Stütze. Ein feindliches Kauffahrteischiff hat nach Völkerrecht so lange die Stellung eines Kauffahrteischiffes, bis es diesen Charakter abgestreift und die Eigenschaft eines Kriegschiffes angenommen hat. Wollte man von diesem Grundsatze abgehen, so würde dem kriegführenden Staate die Entscheidung darüber genommen werden, welche Bestandteile seiner Kauffahrteiflotte er selbst durch die Umwandlung in Kriegschiffe der günstigen Rechtsstellung der Handelsschiffe entkleiden will. Diese zur ausschließlichen Kompetenz des kriegführenden Staates gehörende Entscheidungsbefugnis würde den neutralen Staaten überantwortet. Damit wäre weiter die Möglichkeit geschaffen, daß der neutrale Staat unter Umständen in völlig willkürlicher Weise alle sein Gebiet anlaufenden Kauffahrteischiffe des kriegführenden Staates als der späteren Umwandlung in Kriegschiffe verdächtig bezeichnen und unter dem Deckmantel der Neutralität die Kauffahrteiflotte des einen Kriegführenden zum Vorteil des anderen in erheblicher Weise schädigen könnte. Das wäre offenkundiger Bruch der Neutralität.

Das Gefahrmoment, das möglicherweise für die am Kriege nicht beteiligten Staaten infolge des Mangels eines Übereinkommens der fraglichen Art auftreten kann, ist danach nicht in den oben bezeichneten, von der englischen Delegation hervorgehobenen Umständen begründet. Es liegt in einer anderen Richtung und ist dadurch bedingt, daß keine Bestimmungen über die Rückverwandlung von Kriegschiffen in Kauffahrteischiffe getroffen worden sind. Eine wichtige Schutzmaßregel würde in dieser Richtung für die neutralen Staaten durch die Annahme des von der österreichisch-ungarischen Delegation eingebrachten und von der deutschen Delegation unterstützten Antrages geschaffen worden sein, der darauf abzielte, ein internationales Verbot der Rückverwandlung von Kriegschiffen in Kauffahrteischiffe während der Dauer des Krieges aufzustellen. Dadurch würde den neutralen Staaten eine Gewähr dafür geboten worden sein, daß die in Frage kommenden Schiffe nicht in willkürlichem Wechsel zwischen der Stellung als Kriegschiff und als Kauffahrteischiff die Rechte eines Kriegschiffes nur so lange ausüben, als dies ohne Gefährdung der eigenen Sicherheit

Digitized by Google

möglich erscheint, bei drohender Gefahr aber die Eigenschaft als Kriegschiff ablegen und als einfaches Kauffahrteischiff in neutralen Häfen Schutz suchen, um dann später wieder von neuem als Kriegschiff aufzutreten. Dieser Antrag der österreichisch-ungarischen Regierung hat indessen keine allgemeine Zustimmung gefunden, selbst solche Staaten, welche die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See als unzulässig ablehnen, wie z. B. Japan, sind diesem, einen Sicherheitsfaktor zugunsten der neutralen Staaten darstellenden Rückverwandlungsverbot nicht beigetreten. Es muß auffallend erscheinen, daß hier, wo unverkennbar ein berechtigtes Interesse der neutralen Staaten in Frage steht, eine Schutzvorschrift nicht für erforderlich gehalten wurde, während sonst gegen die Zulässigkeit der Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe ausschließlich gerade die Beeinträchtigung neutraler Interessen ins Feld geführt wurde, und zwar Interessen, die nach den vorstehenden Ausführungen eine eingehendere Prüfung in Wirklichkeit als rechtlich geschützte Interessen der neutralen Staaten gar nicht anzuerkennen vermag. Ein Verbot der Rückverwandlung könnte im Interesse dieser Staaten in seiner Wirkung noch durch eine weitere Vereinbarung des Inhalts wesentlich gesteigert werden, daß die Namen der betreffenden Kauffahrteischiffe nach vollzogener Umwandlung zu Kriegschiffen den neutralen Staaten bekanntzugeben sind. Während eine solche Bekanntgabe vor der Umwandlung — etwa schon im Frieden — in keiner Weise durch die berechtigten Interessen dieser Staaten gefordert wird, sondern, abgesehen von anderen Momenten, nur eine Erleichterung des unerlaubten neutralen Handels bedeuten würde, wäre durch die nachträgliche Bekanntgabe den neutralen Staaten eine weitere Erleichterung in der Wahrung ihrer Neutralität geboten. Von diesem Standpunkte aus wäre es zu begrüßen, wenn einer dritten Friedenskonferenz eine Verständigung über die Frage der Rückverwandlung von Kriegschiffen in Kauffahrteischiffe während des Krieges gelingen würde.

Digitized by Google

Streiflichter auf die japanische Marine.

(Kritische Äußerungen eines japanischen Seeoffiziers.)

Während der diesjährigen Sommermonate, also noch bevor die Nachrichten über das bevorstehende große Flottenprogramm die japanische Presse beschäftigten, wurde die Aufmerksamkeit des japanischen Volkes durch kritische Äußerungen des ehemaligen Kapitäns Ota Sanjiro über innere und intime Fragen der japanischen Marineverwaltung auf die maritime Wehrmacht des Landes gelenkt. In der „Gunji Kenkyu-Kai", einer unter dem Einfluß der radikalen Kokuminto-Partei stehenden privaten Gesellschaft zur Untersuchung militärischer Fragen, hat Ota einen Vortrag über eine Reihe organisatorischer und personeller Probleme gehalten, der seinen wahrscheinlich beabsichtigten Weg in die Öffentlichkeit gefunden hat. Ota ist ein der Marinereserve angehöriger ehemaliger aktiver Seeoffizier. Da die scharfen Angriffe in der japanischen Presse lebhaft, wenn auch mit wechselndem Verständnis besprochen wurden, verlohnt es sich, an dieser Stelle auf sie einzugehen, zumal da sie interessante Schlaglichter auf die der allgemeinen Kenntnis noch stark entrückte japanische Marine werfen.

Ota hat eine Reihe auszeichnender Auslandskommandierungen hinter sich; er unterbreitete bereits 1902 nach seiner ersten Rückkehr von Europa dem Marineminister einen umfangreichen Reformplan, der anfänglich die Zustimmung seiner vorgesetzten Behörde gefunden haben soll. Die Vorschläge bezogen sich in erster Linie auf eine radikale Änderung der Verwaltung. Schon das im Jahre 1903 eingebrachte III. Flottengesetz zeigte jedoch, daß Otas Vorschläge keine Beachtung gefunden hatten. Eine zweite Denkschrift teilte das Schicksal der ersten. Nach seiner Rückkehr von der dritten Auslandsreise im November 1910 beschäftigte sich Ota besonders eingehend mit den Verhältnissen der eigenen Marine; er kam hierbei zu dem Schluß, daß zwischen den finanziellen Aufwendungen Japans für seine Seemacht und den tatsächlich geschaffenen schwimmenden Streitkräften ein starkes Mißverhältnis bestehe, das unter allen Umständen beseitigt werden müsse. Allein auch eine dieser Feststellung entsprechende dritte Denkschrift wurde zurückgewiesen, was Ota veranlaßte, den aktiven Dienst zu verlassen und zur Reserve überzutreten.

Im folgenden wird über die einzelnen Punkte der Otaschen Kritiken und über beachtenswerte Entgegnungen berichtet:

1. Ota wirft zunächst der Marineverwaltung vor, nicht genügendes Gewicht auf den Ausbau der schwimmenden Streitkräfte gelegt zu haben, auf deren Vorhandensein es im Kriege in erster Linie ankommt. Dagegen ist der Ausbau der Landanlagen in übertriebener Weise gefördert worden. Nach den vorliegenden Zeitungsnachrichten scheint ihm auch die Zusammensetzung und Stärke der Verbände nicht zu genügen; er will auf eine aktive Flotte zu zwei Geschwadern von Schiffen größten Typs mit allen zugehörigen Hilfsstreitkräften hinaus. Er lehnt den Vorwurf von vornherein ab, etwa einem two-Power standard das Wort zu reden, denn die anderen Nationen würden im Frieden im fernen Osten niemals eine Macht unterhalten, die im Falle kriegerischer Verwicklung mit Japan genügen könnte. Wie im russisch-japanischen Kriege würde jede gegnerische Flotte erst einen langen Marsch nach

Digitized by Google

Ostasien auszuführen haben, der Japan die Zeit gibt, die feindlichen Stützpunkte im Osten, auf die der Gegner angewiesen sei, zu zerstören. Auch das Verhältnis der Zahl von Linienschiffen und Kreuzern in der japanischen Flotte hält Ota nicht für gesund.

Ota verleugnet mit einem solchen Urteil offenbar die historische Entwicklung seines Landes, in dem mehr als in allen anderen Staaten die Flottenbaupolitik auf die Finanzlage Rücksicht nehmen mußte.

2. In dem Umstande, daß Japan über fünf Kriegshäfen verfügt (Yokosuka, Kure, Sasebo, Maizuru und Chinhai mit Port Arthur), erblickt Ota ein erhebliches Hinausgehen über die heutigen Bedürfnisse des Landes; er will hierin eine blinde Nachahmung des französischen Prinzips erkennen. Die Auswahl der Flottenstützpunkte muß heute lediglich vom strategischen Gesichtspunkte aus erfolgen, und dieser weist auf die Südwestfront des Landes, also auf Sasebo hin. Der Zweck einer Flotte ist der, zu kämpfen und offensiv zu wirken; man braucht keine verteidigten Häfen, die den Schiffen zum Unterschlupf dienen; hierin ist Port Arthur ein warnendes Beispiel. Im anderen Falle ist es besser, die Geschütze der Flotte am Lande aufzustellen. Wenn man Sasebo als einzigen, aber wohlausgerüsteten Flottenstützpunkt ausbaut, könnten alle Anforderungen erfüllt werden. Gerade dieser Platz eignet sich nach den Erfahrungen des letzten Krieges wegen seiner geographischen Lage besonders gut. Kure und Maizuru sind völlig wertlos, sie werden nur des Systems wegen gehalten, das nun einmal die Einteilung in fünf Marinebezirke vorschreibt. Zumal Maizurus Existenz hindert geradezu die schnellen Bewegungen der Flotte. Port Arthur hat für Japan nicht denselben Wert, den es für Rußland im letzten Kriege hatte. Bei Chinhai (Masampho, Korea) würde ein fortifikatorischer Ausbau genügen, der ein Geschwader oder eine Transportflotte vor den Unternehmungen feindlicher Kreuzer zu schützen vermag. Sein Ausbau als Kriegshafen ist völlig unnötig. Nagasaki und Schimonoseki lassen sich durch Forts und Minen verteidigen, die Schiffbauwerft Yokosuka und das Waffenarsenal Kure müßten ihrer technischen Anlagen wegen durch Forts verteidigt werden, für die strategischen Ziele der Flotte genügt aber Sasebo allein als Stützpunkt.

Den an sich gesund scheinenden Ausführungen Otas wird von Fachleuten entgegengehalten, daß sie zu sehr auf den gegenwärtigen politischen Zustand zugeschnitten sind. Man muß auch die geographischen Bedingungen des Landes unter dem Gesichtswinkel möglicher zukünftiger Verwicklungen betrachten. Wer kann sagen, ob nicht eine russische Flotte in Asien wiedererstehen wird oder technische Umwälzungen eintreten, die die Strecke Hawaii—Japan in kürzerer Zeit als heute zurücklegen lassen oder das Fassungsvermögen der Schiffe an Brennstoffen vergrößern. Derartigen Verschiebungen gegenüber würde Sasebo allein nicht mehr genügen. Ein Einziehen der anderen Kriegshäfen würde statt Vereinfachung das Gegenteil mit sich bringen. Auch die Notwendigkeit, die Arbeit zu teilen und möglichst die Industrie des ganzen Landes an der maritimen Entwicklung teilnehmen zu lassen, sprechen für die Beibehaltung mehrerer Kriegshäfen. Kure ist auch den stärksten Gegnern nicht erreichbar, denn der Versuch, die Schimonoseki-Straße oder den Bungo-Kanal zu forcieren, sei schlechterdings undenkbar oder als Munitionsvergeudung zu bezeichnen.

Digitized by Google

3. Ota bemängelt dann die Befehlsverhältnisse in den Kriegshäfen. An der Spitze von Maizuru, das in anderen Marinen lediglich die Bedeutung eines Torpedostützpunktes haben und von einem Stabsoffizier geleitet werden würde, steht ein Admiral mit einem Kontreadmiral als Chef des Stabes. Entgegen den Organisationen in Deutschland, Frankreich und England, wo den Stationschefs gleichzeitig die Aufsicht über die Befestigungen, Seezeichen und Küstenwachtstellen obliegt, stehen die japanischen Kriegshäfen unter dem Oberbefehl von Armeeoffizieren. Die Befugnisse der japanischen Stationschefs stehen in keinem Verhältnis zu ihrem Rang. Die Verwendung so vieler hoher Offiziere an einer Stelle ist weder in europäischen Marinen noch bei der japanischen Armee üblich.

Ähnliche Verhältnisse liegen bei den Bordkommandos der Offiziere vor. In anderen Marinen werden Korvettenkapitäne zu Kommandanten kleiner Fahrzeuge ernannt, in Japan sind sie noch Wachoffiziere, während Fregattenkapitäne den Dienst als Navigationsoffizier versehen. — Ota versteigt sich dann zu der Behauptung, daß in der Marine eine starke Günstlingswirtschaft herrscht und daß ihr zuliebe Stellungen direkt geschaffen werden. Er will hiermit offenbar auf die bekannte vorherrschende Stellung der Satsuma-Partei in der Marine anspielen. Dieser Angriffspunkt findet so gut wie keinen Widerspruch in der Presse.

Als Beispiel für die persönlichen Rücksichten in der Organisation führt Ota die Tatsache an, daß der Minen- und Torpedodienst, obwohl ihrer Natur und Ausübung nach voneinander grundverschieden, in Japan nur deshalb unter einem Kommandeur vereinigt werden, um die Verwendung eines Flaggoffiziers in dieser Stellung zu rechtfertigen. Ota hält dem entgegen, daß in England der Minendienst ganz der Armee überlassen wird, denn er sei defensiver Natur, während der Torpedodienst offensiv gehandhabt werden muß. Allerdings gibt Ota zu, daß sich durch eine Verkürzung des Etats an höchsten und höheren Offizieren nur etwa 1 Million Yen ersparen ließe. Dieser Umstand genügt den Gegnern Otas, um diesen Vorwurf als unerheblich zu kennzeichnen.

4. Die Erziehung des Offiziersatzes der japanischen Marine hat nach Ansicht Otas einige technische Mängel. Zweck der Kriegs- und Marineakademien der meisten Länder ist es, einer beschränkten Zahl von geeigneten Offizieren eine Sonderausbildung zuteil werden zu lassen, die sie für den Dienst in den obersten Behörden und Stäben besonders geeignet macht. In Japan ist der Zweck der Marineakademie nicht klar zu erkennen, es werden mehr Offiziere zu ihr kommandiert, als später in Stabsstellungen untergebracht werden können; der Rest wird enttäuscht. Dieses Mißverhältnis muß bereits beim Zulassungsexamen für die Akademie berücksichtigt werden. Der Ausbildungsgang der Akademie teilt sich in zwei Klassen und sogenannte Spezialkurse (der erste [ko] Kursus entspricht wohl demjenigen der Marineakademie anderer Marinen). Die aus dem ersten Kursus hervorgehenden Offiziere sind oft auch dann ihr Lebelang in untergeordneten Stellungen verblieben, wenn sie ihre Abschlußprüfung gut bestanden haben, während beliebige andere Offiziere zu Stäben kommandiert wurden. Ota fordert daher eine direkte Unterstellung der Marineakademie unter den Admiralstab. Die aus dem zweiten (otsu) Kursus hervorgegangenen Hörer der Akademie will Ota als Artillerie-, Torpedo- und Navigations-

Digitized by Google

offiziere verwendet haben. — Auch dieser Punkt der Kritik wird in der Presse auffallend wenig besprochen.

5. Weiter geben die Verhältnisse der japanischen Marinereserve zu kritischen Vergleichen mit anderen Marinen Anlaß. Zur japanischen Marinereserve gehören nicht nur diejenigen Personen, die nach Beendigung ihrer aktiven Dienstzeit nach Maßgabe des Wehrgesetzes zu ihr übertreten, sondern auch solche, die keine eigentliche aktive Dienstzeit abgeleistet haben, sich jedoch als Zöglinge der Handelsmarineschule, Steuerleute, Lotsen, Maschinisten für den Dienst im Kriegsfalle etwa im Sinne der deutschen Hilfsoffiziere und Hilfsdeckoffiziere eignen. Diese Angehörigen der Reserve werden von einer besonderen Prüfungskommission gesichtet und können dann nach Erledigung bestimmter Waffenkurse auch die Offiziersgrade der Reserve bis zum Korvettenkapitän einschließlich erreichen. Gerade diese Art des Reserveverhältnisses greift Ota als nur dem englischen System entlehnt an und fordert aus ökonomischen Gründen eine Organisation der Reserve nach französischem und deutschem Muster, also unter ausschließlicher Anlehnung an die allgemeine Wehrpflicht.

Auch die Reserveverbände erscheinen Ota reformbedürftig. Die heutige Unterstellung einiger Reserveschiffe unter jeden Kriegshafen soll nur die Daseinsberechtigung der vielen Marinestationen beweisen helfen. Eine Zusammenziehung aller Reserveschiffe in Sasebo würde ihre Mobilmachung nur beschleunigen.

6. Schließlich verurteilt Ota bei den neueren Schiffsbauten, besonders bei „Kurama" und „Ibuki", die Unterteilung der Hauptarmierung in zwei Kaliber. Diese bringt im Gefecht nur Verwirrung mit sich, denn ein Kaliber kann das andere in der Munitionsversorgung nicht ersetzen. Wo die Reichweite des einen Kalibers ausreicht, ist das andere überflüssig. Das japanische Volk legt nach Otas Ansicht dieser Frage gegenüber mehr Gleichgültigkeit an den Tag als die europäischen Nationen, die gerade diese Entwicklung mit größter Aufmerksamkeit verfolgen.

Diesem Vorwurf wird mit Recht entgegengehalten, daß schon bei den Linienschiffen „Kawachi" und „Settsu" der ersten Novelle 1907 sowie bei den in Bau befindlichen Panzerkreuzern „Kongo", „Hiyei", „Haruna" und „Kirishima" der zweiten Novelle 1911 das Einheitskaliber durchgeführt sei. Ota vergißt offenbar, daß gerade „Kurama" und „Ibuki" noch einem Übergangsstadium der Schiffstypenentwicklung angehören; er verfällt somit in den Fehler, Schiffe verschiedener Perioden miteinander vergleichen zu wollen. —

Aus dem Umstande, daß sich die japanische Presse nicht mit allen Punkten der Otaschen Kritik befaßt, darf man wohl mit Recht annehmen, daß bei ihr ein tiefgehendes Verständnis für die berührten Fragen noch nicht vorhanden ist. Da, wo Fachleute das Wort ergriffen haben, bleibt die Entgegnung nur lückenhaft; es wird aber an einzelnen Stellen zugegeben, daß Ota den Nagel auf den Kopf getroffen habe, nur „entspräche der größte Teil der von ihm befürworteten Reformen den von der Marineverwaltung eingeleiteten Maßnahmen". Neben anderen Blättern erkennt sogar die offiziöse „Japan Times" an, daß die furchtlose Kritik Otas die allgemeine Aufmerksamkeit auch im Volke geweckt hätte. Sie nennt die Veröffentlichung ein „Ereignis von nicht geringer Tragweite, weil sie die erste Kritik maritimer Dinge

Digitized by Google

durch einen Fachmann darstelle. Wenn man über die einzelnen Fragen auch geteilter Meinung sein könne, so verdiene sie doch als Auslassung eines unternehmenden und erfahrenen Offiziers zunächst Beachtung".

Doch Kapitän Ota begnügt sich nicht mit einem einmaligen Hervortreten vor der Öffentlichkeit. Er läßt den ersten Kritiken bald weitere folgen. So stellt er vor einer privaten Gesellschaft die trotzdem in die Presse gelangte Behauptung auf, daß ein Drittel der Marineausgaben überflüssig sei. Am Bau der Dienstgebäude und bei der Innenausstattung der Messen könne zugunsten der Ausrüstung der Mannschaften gespart werden. Ebenso würde eine stärkere Heranziehung der Privatwerften Mitsu Bishi in Nagasaki und Kawasaki in Kobe zu Neubauten und Reparaturen, vor allem aber eine Änderung im System der Kommandierung der höheren Offiziere Ersparnisse ermöglichen.

In einer Weise, die seinen Appell an die Öffentlichkeit gewissermaßen rechtfertigen soll, stachelt Kapitän Ota das Interesse des Volkes für maritime Dinge auf. Nach seiner Ansicht seien nur taktische Fragen (Senjitsu) auf den Kreis von Fachleuten zu beschränken und geheim zu halten; die strategischen Probleme (Gunryaku) seien eng mit der Politik verknüpft und dürften nach dem Beispiel Englands und Frankreichs nicht das Monopol der militärischen Kreise bleiben. In diesen Ländern nehmen sogar Nichtfachleute zu taktischen Fragen das Wort. Es ist geradezu wünschenswert, daß sich die politischen Parteien mit strategischen Fragen beschäftigen, um überhaupt die Grundlagen der Wehrmacht des Landes klar zu erkennen. Nur so könne Heer und Flotte ein wirklicher Teil des Volkes und nicht ein Produkt einer Klassenregierung (clan government) werden.

Vor dem chinesisch-japanischen Kriege habe die Marine nicht die Sympathie des Volkes besessen, wie es heute der Armee ergehe. Die beiden Kriege hätten dies gewandelt, aber die Folge sei eine Reihe von Skandalen, wie der im Kure-Arsenal, gewesen. Die Marinebehörden betrachteten solche Skandale heute bereits als selbstverständlich. Mit den beim Kasernenneubau entstandenen Armeeskandalen seien die der Marine wegen der in Frage stehenden Geldsummen allerdings nicht zu vergleichen. Der Reichstag möge daher sein Aufsichtsrecht über die Marineausgaben ausüben und damit die Steuerlasten verringern, die Moral der Marine aber fördern helfen.

Schließlich wirft Ota den Marinebehörden vor, daß sie den Etat für Manöver, vor allem für Schießübungen, Munition und Kohlen, gekürzt hätten. Diese Sparsamkeit sei im höchsten Grade gefährlich und entspräche nicht den Anforderungen des Krieges. Angesichts der zukünftigen Armee- und Marineforderungen habe der Reichstag die Verpflichtung, diesen Fragen seine Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Mit einer Rede in der Stadthalle von Nagoya beschreitet Ota bereits den Weg des öffentlichen Agitators. Nachdem er hier die meisten der oben erwähnten Punkte seiner Kritik wiederholt hat, tritt er dafür ein, daß Japan seinen fachmännischen Marineminister durch einen Zivilbeamten ersetzen solle — ein Vorschlag, der im Hinblick auf die Erfahrungen, die andere Länder, vor allem Frankreich, in dieser Hinsicht gemacht haben, wohl ohne weiteres von jedem Fachmann verurteilt werden dürfte.

Das nach dem chinesisch-japanischen Krieg in Anlehnung an das deutsche Vorbild geschaffene „Große Hauptquartier" sei seiner Ansicht nach verfehlt, zumal da es

Digitized by Google

von dem deutschen System abweiche. Als weiße Elefanten geißelt er den „Marschallsrat" (Gensuisu) und den „Kriegsrat", in denen nur alte, verabschiedete Offiziere ein Asyl finden; ihre Abschaffung würde nur Vorteile bringen.

Es ist eine Fülle von Ausstellungen, die Ota hier vorbringt. Die japanische Marineverwaltung hält es scheinbar für geboten, auf die Angriffe nicht einzugehen. Ihre ursprünglich geäußerte Absicht, Otas Vorgehen disziplinarisch zu ahnden, hat sie bereits Ende Juli abgeleugnet mit der Begründung, daß nur aktive Offiziere verpflichtet seien, Bücher und Vorträge, die für die Öffentlichkeit bestimmt sind, dem Marineminister vorzulegen. Wie man nun auch die Angriffe Otas beurteilen will, sie beweisen jedenfalls, daß auch in denjenigen Kreisen Japans sich eine Opposition zu regen beginnt, in denen die Regierung keinen Widerstand vermutete. Schon die nächste Entwicklung der innerpolitischen Gestaltung des Volkes wird es vielleicht zeigen müssen, ob dieser Widerstand stark genug ist, um ein wirklich politischer Faktor zu werden. Kapitän Otas Verhalten muß als für das Ganze symptomatisch genommen werden; über seine Ansichten wird man streiten dürfen.

— ze.

Digitized by Google

Der italienisch-türkische Krieg 1911.

II.

(Mit zwei Kartenskizzen; abgeschlossen am 20. November 1911.)

Besetzung von Benghasi.*)

Vor Benghasi erschienen am 18. Oktober vormittags nach dreitägiger, teilweise sehr stürmischer Überfahrt acht Transportdampfer mit dem Stab und der Hälfte der 2. Infanterie-Division, — eskortiert von „Vittorio Emanuele" ⚓, „Regina Elena", „Roma", „Napoli", „Piemonte", „Liguria", „Etruria", fünf Zerstörern und sieben Hochsee-Torpedobooten. Die Aufforderung Vizeadmirals Aubry zur Übergabe der Stadt lehnte der türkische Befehlshaber Chakir Bey, der über 300 bis 400 Mann regulärer und 2000 bis 3000 Mann irregulärer Truppen sowie zwei Schnellfeuer-Batterien verfügte, ab. Darauf wurden am nächsten Morgen (19. Oktober) die Feindseligkeiten eröffnet. Von 8 bis 8^{20} Uhr beschossen die vier Schlachtschiffe und „Etruria" auf etwa 1000 m die im Norden der Stadt bei dem Leuchtturm und dem Pulvermagazin sowie im Süden der Stadt bei Berca angelegten Verschanzungen. Gleichzeitig erfolgte die Ausschiffung des Geschwader-Landungskorps, 700 bis 800 Mann mit vier Geschützen, sowie der zum Landen bestimmten Truppen. Für die letzteren waren außer den Schiffsbooten fünf Pontonflöße und acht von Tripolis gekommene Prähme verfügbar.

Die ersten Matrosen-Kompagnien landeten um 8^{50} Uhr vormittags an der flachen, sandigen Giuliana-Küste, 2 km südlich der Stadt, ohne auf Widerstand zu stoßen. Torpedoboote schleppten die bemannten Schiffsboote dorthin und unterstützten später — ebenso wie die Schiffe und Zerstörer — die vorrückenden Truppen mit ihrem Artilleriefeuer. Ein Teil der Landungs-Kompagnien ging längs der Küste nach Norden bis zum christlichen Kirchhof vor, der auf einem etwa 10 m hohen Dünenzug liegt, und besetzten diesen mit zwei Geschützen. Den Landungs-Kompagnien folgten in der Ausschiffung eine Anzahl Pioniere, die den ersteren bei der Herstellung von fünf Landungsbrücken halfen. Mit ihnen traf der die Operationen zunächst leitende Brigade-Kommandeur Generalmajor Ameglio ein.

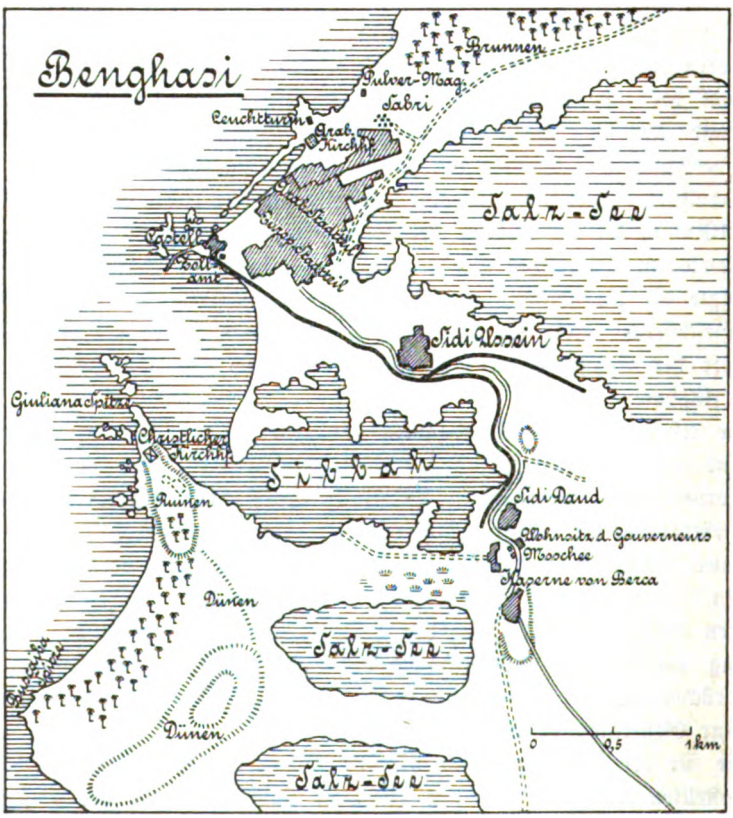
Die für den Fall einer italienischen Landung nördlich der Stadt beim Leuchtturm aufgestellten türkischen Truppen eilten im Laufschritt nach der Salzlagune bei Berca südlich der Stadt und setzten ihren Angriff gegen Front und rechte Flanke der Italiener an. Die übrigen, von vornherein in gut verdeckten Verschanzungen zwischen dem Sibbah und dem Salzsee verborgenen Türken und Araber überraschten, als Generalmajor Ameglio das Gros der Landungs-Kompagnien nach Osten zu in das Dünengebiet vorgehen ließ, um den Landungsplatz zu erweitern, die vorrückenden Matrosen durch Schnellfeuer. Diesen gelang es aber nach Verstärkung durch einige Infanterie-Kompagnien, sprungweise an den östlichen Rand des Dünengürtels und damit auf einige Hundert Meter an die feindlichen Stellungen heranzukommen.

*) Zum größten Teil nach dem offiziellen Bericht des Generalleutnants Briccola wiedergegeben.

Digitized by Google

Auch die am christlichen Kirchhof stehenden Landungs-Kompagnien erhielten unvermutet derart starkes Infanteriefeuer, daß sie zeitweise unter Instichlassung ihrer Geschütze flüchten mußten, zumal da auch das Artilleriefeuer ihrer eigenen Schiffe ihnen gefährlich wurde.

Unterdessen hatte das Torpedoboot „Orsa" zusammen mit einem armierten Schiffsboot den Versuch gemacht, festzustellen, ob die Stadt ganz von türkischen Truppen entblößt sei. Beim Anlegen in der Nähe des Zollhauses erhielt das Boot Feuer aus den hier angelegten Infanterieschanzen sowie von der Giuliana-Spitze her



und zog sich schleunigst zurück. Artilleriefeuer der Schiffe verwandelte darauf das Zollhaus in einen Trümmerhaufen.

Um ½12 Uhr ließ Generalmajor Ameglio den Dünenzug auf der Giuliana-Halbinsel von zwei Kompagnien und die Dünen südöstlich der Buscaiba-Spitze von Matrosen und zwei Kompagnien Infanterie besetzen. Die Ausschiffung von fünf Bataillonen des 4. und 63. Infanterie-Regiments sowie einiger Gebirgs-Batterien zog sich der bewegten See wegen bis 3 Uhr nachmittags hin. Das Gros der ausgeschifften Truppen sammelte sich unterdessen hinter der Mitte des Dünenzuges zwischen der Küste und dem mittleren, zurzeit trocken gefallenen Teil des Salzsees.

Digitized by Google

Um 3^{30} Uhr nachmittags erfolgte der italienische Vormarsch, der für diesen Tag die Einnahme der Kaserne von Berca sowie einiger Stellungen nördlich und südlich davon zum Ziel hatte.

Das Landungskorps des Geschwaders sowie ein gemischtes Bataillon und eine Batterie gingen — unterstützt vom Feuer der Schiffsgeschütze — zum Frontalangriff gegen Berca vor, während zwei Bataillone über die trockene Zone des Salzsees hinweg von Süden her Berca angriffen. Der Rest der — zum Teil noch nicht gelandeten — Truppen blieb unter Generalleutnant Briccola, der nun den Oberbefehl übernommen hatte, auf dem Landungsplatz als Reserve zurück.

Besonders heftige Kämpfe entspannen sich um die türkischen Schanzen zwischen dem Sibbah und dem Salzsee sowie um die Kaserne. Nach vorangegangener Beschießung durch die Schiffe wurde die Kaserne bei Sonnenuntergang von den Italienern genommen. — Ein ebenso heftiger Kampf entbrannte im Anschluß hieran um das Dorf Sidi Daud, das Straße für Straße genommen werden mußte. Die Türken gingen, der Übermacht weichend, schließlich nach Benghasi zurück.

Da die italienischen Truppen am Abend unter Munitionsmangel litten und sich in ihren Stellungen für die Nacht nicht sicher fühlten, so ersuchte Generalleutnant Briccola den Geschwaderchef, den Feind durch Feuer der Schiffsartillerie aus dem südlichen Teil von Benghasi zu vertreiben. Daraufhin eröffneten die Schiffe um 7^{30} Uhr abends nochmals, und zwar gegen den südlichen, von Europäern bewohnten Teil der Stadt bei Scheinwerferlicht eine heftige, 20 Minuten dauernde Beschießung. Diese vertrieb den Feind, beschädigte aber auch zahlreiche Gebäude der Stadt, darunter das englische und das italienische Konsulat, stark und tötete viele Einwohner, darunter zwölf Europäer, größtenteils englische Untertanen. Admiral Aubry hat den Befehl zu dieser Beschießung erst auf wiederholtes Ersuchen und ungern gegeben, da er vor Eröffnung der Feindseligkeiten den europäischen Konsuln erklärt hatte, er werde die Stadt nicht beschießen.

Die italienischen Truppen, durch weitere Ausschiffungen im Laufe des Abends auf 6000 Mann angewachsen, übernachteten nun unbelästigt in den eroberten Stellungen.

Im Laufe des folgenden Tages (20. Oktober) räumten die Türken die Stadt, die die Italiener sogleich besetzten, und zogen sich unter nochmaligem Kampf, bei dem wieder die Artillerie der Schiffe mitwirkte, auch aus der nächsten Umgebung der Stadt zurück. Sie bezogen eine Stellung auf der Hochebene östlich von Benghasi und verlegten ihr Hauptquartier zunächst nach Bu Marian, 30 km von der Küste entfernt. Die Italiener befestigten die Ostseite der Stadt vom Leuchtturm bis nach Berca und entwaffneten die Stadtbevölkerung.

Das Landungskorps des Geschwaders schiffte sich noch am 20. Oktober wieder ein, ließ aber seine Geschütze zur Verstärkung der Feldartillerie an Land zurück.

Die Verluste der Türken bei diesen Kämpfen wurden von ihnen auf 115 Mann angegeben. Die Italiener schätzten die Zahl der türkischen Toten auf 200 und gaben als ihre eigenen Verluste amtlich 36 Tote (darunter 1 Offizier und 5 Mann vom Geschwader) und 88 Verwundete (darunter 4 Offiziere und 12 Mann vom Geschwader) an.

Die am 19. Oktober bei Benghasi gelandete 4. Brigade wurde im Laufe der nächsten Tage durch weitere von der Heimat eintreffende Teile der 2. Infanterie-

Digitized by Google

Division, darunter das 68. Infanterie-Regiment, verstärkt. Die Araber der Küste bei Benghasi schlossen sich den Italienern an, während die des Hochlandes und weiter im Innern gelegener Landstriche die Türken verstärkten. Die Operationen leitete hier Oberst Enver Bey, bisheriger Militärattachee in Berlin, mit seinem Stabschef, wirksam unterstützt von dem Abgeordneten für Benghasi, Schetwan Bey. Sein Hauptquartier befand sich in El Obiar, 45 km östlich von Benghasi. Die Türken hielten sich hier zunächst in der Defensive, weil sie infolge ihrer numerischen Schwäche den in und bei der Stadt stark verschanzten Gegnern nichts anhaben konnten.

Zu kleineren Gefechten kam es gelegentlich eines Ende Oktober unternommenen und augenscheinlich mißglückten italienischen Landungsversuchs nordöstlich von Benghasi bei Hadaddi sowie Anfang November gelegentlich einiger italienischer gewaltsamer Erkundungen. Mitte November gingen die Türken auch bei Benghasi (Vorstadt Sabri) zu Angriffen vor, deren erster aber mit Unterstützung des Artilleriefeuers einiger Schiffe abgeschlagen wurde.

Besetzung von Derna.

Vor Derna kamen am 15. Oktober „Pisa" P, „Amalfi", „San Marco", „Napoli", „Agordat", „Coatit", drei Zerstörer und einige Transportschiffe mit Truppen an. Die sogleich mit der kleinen türkischen Besatzung (150 Mann) eingeleiteten Verhandlungen wegen Übergabe des Platzes wurden erst am nächsten Vormittage als aussichtslos abgebrochen. Gleich darauf begann „Pisa" eine $^3/_4$stündige Beschießung der Stadt. Das Feuer wurde zunächst mit großem Schußintervall (etwa 1 Minute) hauptsächlich gegen die Kaserne und ein mit zwei leichten Geschützen armiertes altes Fort gerichtet. Da es von Land her nicht erwidert wurde, so schickte Kontreadmiral Presbitero ein Parlamentärboot an Land, das indessen von dort Gewehrfeuer erhielt. Nun beschossen alle vier Schlachtschiffe die Stadt eine halbe Stunde lang mit 15 cm- und 19 cm-Granaten und zerstörten sie fast gänzlich. Ein darauf um 2 Uhr nachmittags unter dem Schutz der drei Zerstörer abgesandtes Landungskorps von 500 Mann mußte des Feuers der am Ufer eingegrabenen feindlichen Schützen und des Seeganges wegen an Bord zurückkehren. Die Schlachtschiffe beschossen darauf die Küste bis 4 Uhr nachmittags. Etwas Entscheidendes war starken Nordostwindes wegen auch am nächsten Tage nicht zu unternehmen. Erst am 18. Oktober, als der Feind den Platz verlassen hatte, ergriffen ein nun ausgeschifftes Alpenjäger-Bataillon nebst Pionieren und Feldartilleristen, zusammen 1500 Mann, von Derna Besitz.

Von da ab wurde hier fast täglich auf der Landseite gekämpft. Die Araber und Türken, die starken Zuzug aus dem Hinterlande erhielten, ließen ihre Gegner nicht zur Ruhe kommen. Bei diesen trafen gleichfalls erhebliche Verstärkungen, u. a. am 25. Oktober das 22. Infanterie-Regiment, ein.

Am 28. Oktober gelang es den Türken, einige Geschütze und Maschinengewehre nebst Munition zu erobern, die Telegraphenstation und ein Lebensmittelmagazin vorübergehend zu besetzen sowie den Italienern einen Verlust von mehreren Hundert Mann an Toten, Verwundeten und Gefangenen beizubringen. Ein italienisches Schiff beschoß bei dieser Gelegenheit das erwähnte Magazin. Ein Nachtangriff der Türken von Südwest her wurde am 14. November abgeschlagen.

Digitized by Google

Besetzung von Homs.

Zur Besetzung von Homs waren am 16. Oktober „Varese", „Arpia" und vier Transportschiffe mit dem 8. Versaglieri-Regiment und sechs Feldgeschützen von Tripolis entsandt worden. Da der türkische Befehlshaber die Übergabe des Platzes verweigerte, so erfolgte im Laufe der nächsten Tage, an denen schlechtes Wetter jede Landung unmöglich machte und die Transporter zum Inseegehen zwang, durch „Varese" und den am 18. Oktober angekommenen „Marco Polo" eine mehrmalige Beschießung des Kastells Mergeb und der zu seinen beiden Seiten aufgeworfenen Verschanzungen. Diese waren nach italienischer Angabe von 500 Mann regulärer und 1000 Mann irregulärer Truppe besetzt. Nach einer englischen Nachricht hat am 17. oder 18. Oktober ein mißglückter und verlustreicher Landungsversuch stattgefunden.

Als sich am 21. Oktober morgens das Wetter gebessert hatte und nun die Landung der Italiener erfolgte, setzte ihr die türkische Garnison bis zuletzt hartnäckigen Widerstand entgegen. Die Italiener erlitten auch durch Kentern einiger Boote Verluste.

Bereits am 23. und 28. Oktober erfolgten hier größere türkische Angriffe, zu denen am 28. Oktober noch ein leicht bewältigter Überfall der Stadtbewohner hinzukam. Am 23. Oktober machte die italienische Garnison, verstärkt durch Marinemannschaften, einen Gegenvorstoß einige Kilometer ins Land hinein, zog sich aber dann wieder zur Küste zurück. Am 28. Oktober unterstützte „Marco Polo" durch Artilleriefeuer die Abwehr des Angriffs von 2000 bis 3000 Arabern. Die italienischen Verluste in diesen zwei Gefechten wurden amtlich angegeben auf 6 Tote (darunter 3 Offiziere) sowie 17 Verwundete.

Kämpfe bei Tobruk.

Auch bei Tobruk, wo Ende Oktober beträchtliche arabische Streitkräfte (nach türkischer Meldung 7000 Mann) ankamen, wurde von der italienischen Landung an gekämpft. Im Oktober fiel ein Teil des hier stehenden Infanterie-Bataillons in einen Hinterhalt, aus dem es nur mit Verlusten an Toten, Verwundeten und Gefangenen herauskam; auf eine zum Zerstören von Telegraphenleitungen abgesandte italienische Abteilung, bestehend aus Infanterie sowie Mannschaften von „Etna" und „Piemonte", wurde von einigen Hundert arabischen Streitern ein Angriff unternommen, bei dessen Abwehr das Artilleriefeuer der „Etna" mitwirkte.

Militärische Lage bei Tripolis auf italienischer Seite.

Nach Ausschiffung der Truppen des 1. Korps der Expedition nahmen diese eine Stellung um Tripolis herum ein, die sich von den drei Forts Gargaresch, 2 km westlich, bis Scharaschat, 3 km östlich der Stadt, ausdehnte. Die rechte Flanke von Gargaresch bis Bu Meliana hatte das 63. Infanterie-Regiment, das Zentrum von Bu Meliana über die Artilleriekaserne und Fort Mesri bis zum Dorf Henni das 82. und 84. Infanterie-Regiment, die linke Flanke von Dorf Henni bis Scharaschat das 11. Versaglieri-Regiment besetzt. Hinter den beiden äußersten Flügeln standen einige Landungs-Kompagnien der Schulschiffs-Division und Teile des 4. Infanterie-Regiments, das im übrigen die Hauptreserve bildete. Die Landungsgeschütze der Schiffe verstärkten die vorhandenen sechs Feldartillerie-Batterien.

Digitized by Google

Das Vorgelände bildete auf dem rechten Flügel die Wüste und war daher ziemlich übersichtlich. Es konnte von den Geschützen der Schulschiffs-Division, die bei Gargaresch vor Anker lag, unter Feuer genommen werden. Beim Zentrum, dessen Hauptteil längs des Oasenrandes lag, erschwerten Höhenzüge und bei der linken Flanke, die ganz in der Oase selbst lag, Bäume, Häuser und Gartenmauern die Übersichtlichkeit des Vorgeländes.

Da zu Fuß ausgeführte Erkundungen der Italiener des schwierigen Geländes wegen ergebnislos verliefen, so leisteten ihnen ihre Flugapparate (6 in Tripolis, 3 in Benghasi), die mit ein bis zwei Offizieren bemannt waren, wertvolle Dienste. Am 1. November wurde ein solcher Apparat zum ersten Male dazu benutzt, um von ihm aus Handbomben*) auf ein feindliches Lager (bei Ain Zara) zu werfen.

Starke Winde und der Sandstaub der Wüste schränkten indessen den Gebrauch der Flugapparate ein.

Schwierigkeiten verursachten den Italienern ferner Wassermangel und Cholera. Da die vorhandenen sowie die von den Truppen angelegten Brunnen in und bei der Stadt das Bedürfnis der Truppen an Frischwasser nicht deckten, so waren andauernd sechs Marine-Wassertransportschiffe mit Herbeischaffung von Frischwasser aus Sizilien beschäftigt.

An der Cholera, die aus Italien eingeschleppt war, starben Anfang November täglich 25 bis 30 Mann. Unter der Zivilbevölkerung der Stadt forderte sie erheblich größere Opfer.

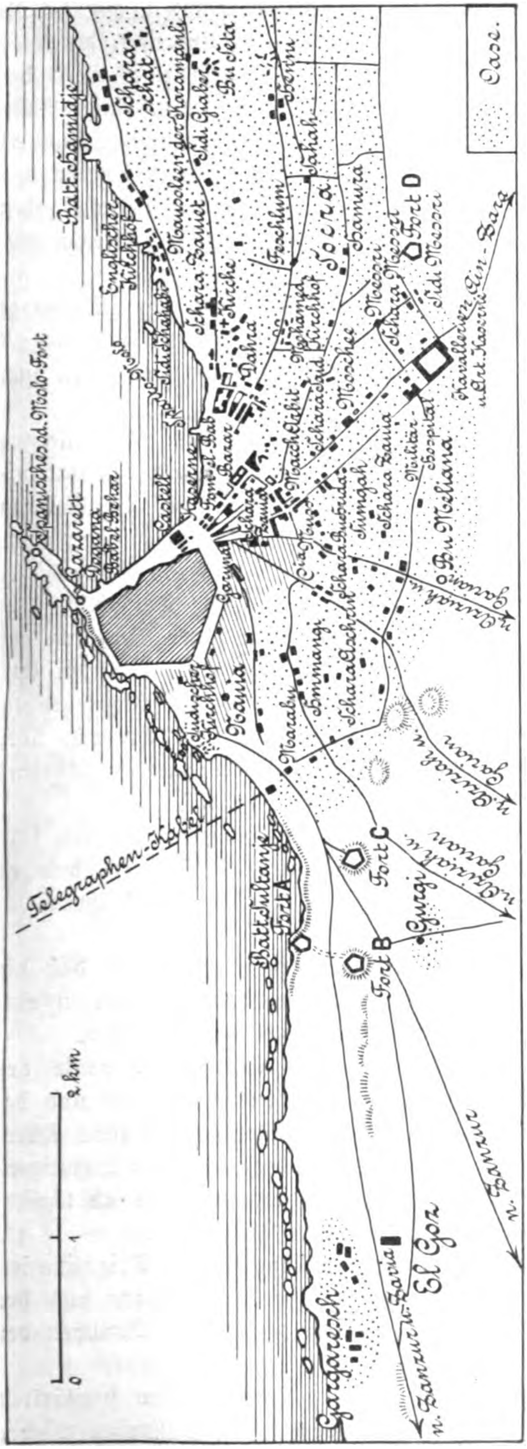
Militärische Lage vor Tripolis auf türkischer Seite.

Die türkische Garnison der Stadt, bei ihrem Auszuge aus Tripolis 2870 Mann stark, befand sich seit der Landung der ersten italienischen Truppen mit dem größeren Teil in Ain Zara (8 km südöstlich von Tripolis) und mit dem Rest in Zanzur (20 km südwestlich von Tripolis). Ihre Vorposten standen in der Nähe der italienischen Stellungen. Infolge der regen Tätigkeit ihres Kommandeurs, Oberst Neschat Bey, seines Stabschefs Major Fethi Bey und der türkischen Behörden im Lande erhielt die kleine türkische Streitmacht in kurzer Zeit einen so starken Zuzug von irregulären Eingeborenen-Truppen (Stämmen) und Freiwilligen, daß bereits Anfang November etwa 20 000 Mann den Italienern bei Tripolis gegenüberstanden und ihre Zahl noch täglich wuchs.

Die Organisation und Führung dieses Korps wurde von türkischen Offizieren, deren Zahl sich durch Zugang über die Landesgrenzen ständig vermehrte, mit dem den Türken eigenen Improvisationstalent ausgeführt. Sie wurden hierin und in der Ver-

*) Die italienischen Handbomben sind von dem bei Sprengversuchen verunglückten Kapitänleutnant Cipelli erfunden und seit 1908 in der Marine eingeführt. Sie werden in Spezia hergestellt. Ihre stählerne Umhüllung, von der Größe einer Apfelsine, ist mit Pikrinsäure gefüllt. Die Zündung sowie ein sie festhaltender Zapfen werden kurz vor dem Gebrauch eingesetzt. Die Explosion der Zündung veranlaßt eine im Innern der Umhüllung befindliche kleine Stahlkugel, die vor dem Gebrauch der Bombe durch eine herausnehmbare Feder und bis zum Wurf durch den Druck der Hand in ihrer Stellung festgehalten wird. Der Einzelflieger kann — da er mit einer Hand den Flugapparat zu lenken hat — mit nur einer Hand das Einsetzen der Zündung und das Herausnehmen der Sicherungsfeder bewerkstelligen und muß dabei die Bombe mit den Knien festhalten.

Digitized by Google



Umgebung von Tripolis.

pflegung der Truppen, für die ein regelmäßiger Karawanendienst eingerichtet war, von Araberstämmen des Hinterlandes tatkräftig unterstützt. Gelobt werden die guten Schießleistungen der Araber, getadelt ihr Mangel an Gehorsam gegen den Oberbefehlshaber.

Sammelplätze und Stützpunkte der Türken im Hinterlande waren Aziziah, Kasr Gharian und Kasr Yeffren im Gebirge, 60 km und 100 km südlich von Tripolis. In Kasr Gharian befanden sich Anfang November auch die italienischen Kriegsgefangenen, mehrere Hundert an Zahl.

Kämpfe zu Lande bei Tripolis.

Nach einigen kleineren, meist nur von wenigen Hundert Mann und nachts ausgeführten türkischen Überfällen erfolgten am 23. Oktober 8 Uhr früh und am 26. Oktober vor Sonnenaufgang größere, mit etwa je 6000 Mann ausgeführte Angriffe auf die gesamten italienischen Stellungen, hauptsächlich aber auf das Zentrum und die linke Flanke. Irreguläre arabische Kavallerie leitete die Kämpfe auf allen Fronten ein, während die reguläre Infanterie vor allem gegen die linke Flanke vorging, wo der Durchbruch beabsichtigt war. An dieser Seite erfolgte am 23. Oktober gleichzeitig ein Überfall durch Eingeborene der Stadtbevölkerung, dessen sich das 11. Bersaglieri-Regiment nur mit Mühe und schweren Verlusten erwehrte. Am rechten Flügel griff an beiden Tagen die Schiffsartillerie von „Sicilia" und „Sardegna" in den Kampf

Digitized by Google

ein. Dieser dauerte am 23. Oktober mit wechselnder Stärke 8 Stunden, am 26. Oktober 6 Stunden, und endete beide Male mit dem Rückzug der Angreifer, denen es indessen am 26. Oktober gelungen war, sich vorübergehend in Besitz eines Teils der italienischen Stellungen bei Bu Meliana, Mesri und Henni zu setzen, einige Feldgeschütze, Maschinengewehre und sonstiges Kriegsmaterial zu erobern sowie einige Hundert Kriegsgefangene zu machen. Die Verluste der Türken in diesen Kämpfen wurden von italienischen Offizieren auf mehrere Tausend Tote geschätzt. Ihre eigenen Verluste gaben die Italiener amtlich auf 382 Tote, darunter 13 Offiziere, und 158 Verwundete, darunter 16 Offiziere, an.

Die als Teilnehmer an dem Überfall vom 23. Oktober sowie wegen Spionage und Waffenbesitzes verdächtigen Stadtbewohner wurden arretiert und zum Teil vor ein Kriegsgericht gestellt, das im Laufe der nächsten Tage etwa einhundert von ihnen zum Tode verurteilte.

Eine weit größere Anzahl Eingeborener — nach Angabe der „Westminster Gazette“ über 4000 — soll am 23. Oktober und den folgenden Tagen von italienischen Soldaten kurzerhand getötet sein. Auch sollen am 26. Oktober bei Bu Meliana arabische Irreguläre, die sich verschossen und ergeben hatten, gleich nach ihrer Entwaffnung von den Italienern niedergemacht worden sein. Eine Nachprüfung dieser Gerüchte, deren volle Wahrheit bezweifelt wird, ist nicht möglich. Tatsächlich steht nur fest, daß die türkische Regierung sich mit einer Protestnote unter Berufung auf die Grundsätze der Haager Konferenz an die Mächte wandte. Diese erklärten ihre Geneigtheit, „die Aufmerksamkeit der italienischen Regierung auf diese Angelegenheit zu lenken“. — Von italienischer Seite wird jedes Hinausgehen der Truppen über das militärisch notwendige Maß in der Züchtigung der eingeborenen Bevölkerung energisch bestritten.

General Caneva ließ etwa 3000 Stadtbewohner als Gefangene nach den süditalienischen bzw. adriatischen Inseln Ustica und Tremiti sowie nach Gaeta bringen und die Entwaffnung der gesamten Stadtbevölkerung jetzt gewaltsam durchführen.

Die Kämpfe vom 23. und 26. Oktober hatten außerdem zur Folge, daß die Italiener ihre bisherigen Stellungen räumten und rückwärts neue Stellungen einnahmen, die auf der rechten Flanke über Feschlum und Schara Zaniet gingen.

Die Türken kamen hierdurch sowie durch erneute Angriffe im Laufe der nächsten Tage in Besitz aller in der Umgebung der Stadt gelegenen Forts und beschossen am 31. Oktober die Stadt mit Feldgeschützen vom Fort Hamidje aus. Allerdings brachte das Feuer von „Carlo Alberto“ und „Lampo“ diese bald zum Schweigen. Das türkische Geschützfeuer auf die Stadt wiederholte sich aber von jetzt ab täglich, auch fanden täglich Scharmützel auf dem italienischen linken Flügel statt.

In diese Zeit fällt die italienische Erklärung der Annexion von Tripolitanien und Cyrenaika sowie das Eintreffen namhafter italienischer Verstärkungen aus der Heimat, die die seit 2 Wochen ununterbrochen kämpfenden, erschöpften Truppen der vordersten Linien bei Tripolis ablösten.

Vom 7. November ab begannen die nun auf etwa 30 000 Mann verstärkten Italiener vorzugehen und ihre vor dem 23. Oktober innegehabten Stellungen wieder

Digitized by Google

einzunehmen. Hierzu eroberte die soeben angekommene 5. Brigade die Batterie Hamidje zurück, was ihr ohne Schwierigkeit gelang, die Schulschiffs-Division beschoß die Forts „A" (Sultanje) und „C" vom Gargaresch, und einige Bataillone machten gewaltsame Erkundungen nach Ain Zara und Zanzur zu.

Gleichzeitig — vom 9. November ab — begannen aber auch eine Reihe türkischer Angriffe auf die italienischen Stellungen des Zentrums und der linken Flanke. Besonders heftig wurde hier am 10. November von 7 Uhr morgens bis 2 Uhr nachmittags gekämpft. „Carlo Alberto", „Liguria", „Partenope" und „Cigno" griffen mit ihrer Artillerie in das Gefecht ein, das wieder mit dem Rückzuge der Türken endete. „Carlo Alberto" verwendete zur Unterstützung der Feuerleitung einen Drachenballon und beschoß einige in der Richtung nach Ain Zara zu gelegene türkische Lager, was die Türken zu deren Aufgabe veranlaßte.

Die vielumstrittenen Verschanzungen am Bu Meliana-Brunnen wurden am 17. November von dem durch mehrtägigen Regen zum Fluß angeschwollenen Ued Medjenin weggeschwemmt, weswegen die Italiener ihre Stellungen von hier nach rückwärts verlegten. Die durch die Überschwemmung entstandene Unordnung benutzten die Türken zu Angriffen, die die Italiener u. a. einige Geschütze kostete. Die von letzteren vor dem 26. Oktober östlich von Feschlum, bei Henni usw. innegehabten Stellungen hatten sie 4 Wochen später noch nicht wieder eingenommen.

Die Vorwärtsbewegung der Italiener hat zunächst Ain Zara, als dem Hauptstandort der gegen Tripolis operierenden türkischen Streitkräfte, zum Ziel. Der Vormarsch ins Binnenland ist nach einer halbamtlichen Mitteilung erst nach Beendigung der im November begonnenen Regenzeit, d. h. im April 1912 beabsichtigt. Für den Vormarsch wurden bereits Mitte November Feldbahnmaterialien mit 15 km Geleise sowie mehrere hundert eiserne Wassertanks zu je 1 cbm Fassungsvermögen aus der Heimat abgesandt.

Erklärung der Annexion von Tripolitanien und der Cyrenaika.

Am 5. November unterzeichnete König Victor Emanuel ein Dekret, durch das „Tripolis und Cyrenaika unter die volle und ganze Oberhoheit Italiens gestellt" wurde. Hierzu erklärte der Minister des Auswärtigen di San Giuliano in einem Rundschreiben an die italienischen Botschafter u. a. folgendes:

„Die Besitznahme der wichtigsten Städte von Tripolis und Cyrenaika, die andauernden Erfolge unserer Waffen, die überwältigenden Streitkräfte, die wir dort versammelt haben und die anderen, die wir uns noch anschicken hinzusenden, haben jeden weiteren Widerstand der Türkei unwirksam gemacht. . . . . Tripolis und Cyrenaika haben aufgehört, einen Teil des Ottomanischen Reiches zu bilden, aber wir sind heute geneigt, mit weitherziger Versöhnlichkeit die Mittel zu prüfen, um auf die für die Türkei zweckmäßigste und ehrenvollste Weise die Folgen von unwiderruflich vollzogenen Tatsachen zu regeln. Sicherlich würde es uns nicht möglich sein, diese versöhnlichen Absichten aufrecht zu erhalten, wenn die Türkei hartnäckig den Krieg unnützerweise in die Länge ziehen würde. Wir haben jedoch das Vertrauen, daß die einträchtige Arbeit der Großmächte die Türkei dazu führen wird, ohne Verzug jene

Digitized by Google

vernünftigen und entscheidenden Beschlüsse zu fassen, welche ihren wahren Interessen und denen der ganzen zivilisierten Welt entsprechen".

Zu der türkischen Protestnote gegen dieses Dekret haben die Mächte zunächst keine Stellung genommen.

Verstärkung der italienischen Expeditionstruppen.

Der heftige Widerstand, auf den die Italiener überall bei Besetzung der tripolitanischen Küstenplätze gestoßen waren, veranlaßte eine schleunige Verstärkung der Truppen. Es wurden als Ersatz für die entstandenen Ausfälle aus allen Teilen des Reiches Truppenabteilungen — fast nur Infanterie — in Gesamtstärke von etwa 6000 Mann nach Tripolis und Cyrenaika und außerdem die erste von zwei neu zu bildenden Infanterie-Divisionen Ende Oktober und Anfang November nach Tripolitanien abgesandt. Die Bildung der vierten, für Cyrenaika bestimmten Infanterie-Division, die das Expeditionskorps auf die Stärke von 80 000 Mann*) brachte, war Mitte November vollendet.

Den Oberbefehl über die so verdoppelten Landstreitkräfte behielt Generalleutnant Caneva, während zum Kommandeur des in Tripolitanien gebildeten 1. Armeekorps (1. und 3. Infanterie-Division) der Generalleutnant Frugoni, zum Kommandeur des in der Cyrenaika gebildeten 2. Armeekorps (2. und 4. Infanterie-Division) der Generalleutnant Ragni ernannt wurde.

Die neu aufgestellten beiden Divisionen setzten sich folgendermaßen zusammen:

3. Infanterie-Division. (Generalleutnant de Chaurand.)	4. Infanterie-Division. (Generalleutnant Graf Trombi.)
5. Brigade.	7. Brigade.
18. Infanterie-Regiment (Chieti).	26. Infanterie-Regiment (Piacenza).
93. " " (Ancona).	57. " " (Padua).
6. Brigade.	8. Brigade.
52. Infanterie-Regiment (Spoleto).	37. Infanterie-Regiment (Alessandria).
23. " " (Novara).	50. " " (Turin).
1 Feldartillerie-Regiment zu 6 Batterien.	1 Feldartillerie-Regiment zu 6 Batterien.
3 Eskadrons Kavallerie.	3 Eskadrons Kavallerie.

*) Die Gesamtstärke der bis 20. November 1911 nach Nordafrika gesandten italienischen Truppen berechnet der Kriegsberichterstatter der „Zeit" folgendermaßen:

16	Infanterie-Regimenter	48 000 Mann,
3	Bersaglieri-Regimenter	9 000 "
3	Grenadier-Bataillone	3 000 "
4	Alpenjäger-Bataillone	4 000 "
4	kombinierte Feldartillerie-Regimenter	6 000 "
3	Pionier-Bataillone	3 000 "
2	Genie-Bataillone	1 000 "
12	Eskadrons Kavallerie	2 400 "
3	Eskadrons Karabinieri	600 "
6	kombinierte Abteilungen Karabinieri zu Fuß für den Gendarmeriedienst	1 000 "
	zusammen	78 000 Mann.

Das sind also mit dem Train rund 85 000 Mann. Dazu kommen noch die hier nicht inbegriffenen Spezialtruppen der 4. Truppen-Division.

Digitized by Google

Dem 2. Armeekorps wurden ferner, da sein Operationsgebiet durchweg gebirgig ist, 4 Alpenjäger-Bataillone und einige Batterien Gebirgsartillerie außer den sonstigen kleineren Abteilungen Spezialtruppen zugeteilt. Zum 1. Armeekorps traten neuerdings 3 Grenadier-Bataillone aus Rom. Mitte November begann die Bildung eines dritten, für Tripolis bestimmten Armeekorps von ungefähr derselben Stärke und Zusammensetzung wie die beiden ersten Armeekorps.

Die die Heimat im November verlassenden Truppen bestanden nicht mehr — wie die vorher abgegangenen beiden Divisionen — ausschließlich aus aktiv dienenden Freiwilligen, sondern zum Teil aus zwangsweise Ausgelosten und Reservisten. Zur Auffüllung der Lücken, die der Abgang dieser Verstärkungen in den heimatlichen Truppenverbänden verursachte, wurden zum 3. November weitere Kategorien (Alpenjäger und Offiziere) Reservisten des Jahrgangs 1888 und zum 9. November das Gros der Reservisten (Infanterie, Versaglieri, Feldartillerie und Pioniere) des Jahrgangs 1889, 90 000 Mann, zum Dienst einberufen.

Da nicht genug als Flieger ausgebildete Offiziere vorhanden sind, so wurden Mitte November 10 sich freiwillig meldende Zivil-Flieger eingestellt, die mit ihren Mechanikern und 60 Genie-Soldaten je zur Hälfte nach Derna und Tobruk gingen.

Zur selben Zeit wurden die beiden Militär-Lenkballons „P 2" und „P 3" zur nordafrikanischen Küste gebracht.

Für den bevorstehenden Winterfeldzug sandte die italienische Kriegsleitung 100 000 wasserdichte Mäntel an die in Nordafrika stehenden Truppen.

Tätigkeit der Flotten.

Nach der Landung der ersten Expeditionstruppen in den tripolitanischen Häfen war — solange die italienische Regierung ihrer Absicht treu blieb, die Operationen auf Tripolitanien und Cyrenaika zu beschränken, und die türkische Flotte hier nicht offensiv vorging — die erste Aufgabe der italienischen Flotte erfüllt. Ihre Mitwirkung erstreckte sich jetzt in der Hauptsache auf:

1. Unterstützung der Landtruppen bei den Kämpfen zu Lande („Sicilia", „Sardegna", „Carlo Alberto" und „Marco Polo" vor Tripolis und Homs);
2. Durchführung der Blockade der tripolitanischen Küste, die zunächst geschützten Kreuzern und Torpedofahrzeugen, vom 10. November ab hauptsächlich den vier neuen, bisher zwischen Neapel und Palermo laufenden, jetzt mit je 6 Geschützen armierten Regierungs-Postdampfern anvertraut war;
3. Beobachtung der türkischen Küsten — durch je eine Zerstörer-Division (4 Fahrzeuge) — im Ägäischen Meer, in Syrien und Albanien;
4. Bewachung der Durchfahrten zwischen Kreta und dem Festlande — durch einige Schiffe und Zerstörer des dem Herzog der Abbruzzen unterstehenden Verbandes. — Diese Bewachung mußte jetzt sorgfältiger als früher durchgeführt werden, weil die seit Ende Oktober nach Nordafrika hinübergehenden Truppentransporte einzeln und ohne Begleitung von Kriegschiffen fuhren.

Digitized by Google

Anfang November hatten sich schließlich einige geschützte Kreuzer und Torpedoboote durch Beschießung kleiner tripolitanischer Küstenplätze, wie Suara und Adjila nahe der tunesischen Grenze, — um hier Kriegskonterbande-Lager und Kasernen zu zerstören — sowie durch Versenkung des alten türkischen Kanonenbootes „Halidsch" auf der Reede von Akaba (Rotes Meer) betätigt.

Die Schiffe beider italienischer Geschwader waren vom 24. Oktober ab nach Augusta, Tarent und Neapel gegangen, um Material zu ergänzen und sich auf neue Unternehmungen vorzubereiten, als deren Schauplatz die italienische Presse seit Anfang November beständig das Ägäische Meer bezeichnete und zu deren Besprechung am 3. November eine Zusammenkunft der Flaggoffiziere in Augusta stattfand. Die Geschwader begaben sich dann zunächst nach Tobruk und Benghasi; der Befehl zum Vormarsch in das Ägäische Meer, der etwa zum 12. November erwartet wurde, traf indessen nicht ein, da die Regierung — um internationale Verwicklungen zu vermeiden — zunächst daran festhalten will, den eigentlichen Kriegsschauplatz auf Nordafrika zu beschränken. Mitte November gingen dann wieder mehrere Schlachtschiffe der Geschwader zur Materialergänzung nach süditalienischen Häfen. Ein Teil der Schiffe wird voraussichtlich dauernd sein Material in Tobruk ergänzen können, da hier bereits jetzt Kohlendepots und sonstige Vorratsmagazine angelegt sind.

In das Ägäische Meer wurden um diese Zeit weitere Zerstörerdivisionen detachiert.

Das türkische Geschwader, dessen englische Offiziere von ihrer Regierung Erlaubnis zum Verbleiben in Konstantinopel erhalten hatten, hielt sich unterdessen im Marmara-Meer und ging nur selten zu Übungsfahrten aus den Dardanellen heraus.

In Erwartung von italienischen Angriffen ließ die türkische Kriegsleitung Truppen in der Stärke von mehreren tausend Mann auf die Inseln im Ägäischen Meer, besonders Lemnos, Mytilene (2000 Mann), Chios und Rhodos bringen, alle wehrfähigen Männer dort mit Waffen versehen und die Befestigungen der Dardanellen mit 5000 Mann besetzen.

Das Gerücht von der beabsichtigten italienischen Aktion gegen die türkischen Inseln hatte eine starke Auswanderung der Inselbevölkerung nach dem Festlande hin zur Folge.

Die italienische Regierung, die sich augenscheinlich in ihren Erwartungen bezüglich der Wirkung ihres Annexionsdekretes enttäuscht sieht, will angeblich erst dann zu Operationen im Ägäischen Meer — als ultima ratio — übergehen, wenn nach Eroberung größerer Landstriche Tripolitaniens die türkische Regierung entgegen dem Rat europäischer Mächte noch auf der Fortsetzung des Krieges besteht. Die türkische Regierung hat anderseits im Falle italienischer Operationen im Ägäischen Meer die Ausweisung aller Italiener in Aussicht gestellt.

Kreuzerkrieg.

Da die Kriegskonterbande-Bestimmungen beider kriegführender Staaten verhältnismäßig mild sind, so hat der neutrale Handel im östlichen Mittelmeer nur wenig unter dem Kriegszustand zu leiden.

Italien gab ein am 13. Oktober unterzeichnetes Königliches Dekret bekannt, durch das das Verhalten seiner Kriegschiffkommandanten in Handelskriegsangelegenheiten geregelt ist. Diese Vorschriften wurden im Vorwort als übereinstimmend mit

Digitized by Google

den Grundsätzen der Pariser Deklaration sowie der Haager und Londoner Konferenzen von 1907 und 1909 bezeichnet; letztere berücksichtige die italienische Regierung insoweit, als es ihre Reichsgesetze zulassen.

Die beiden hauptsächlichsten — im vorigen Heft an dieser Stelle bereits im Wortlaut wiedergegebenen — der 13 Absätze dieser Vorschriften waren sogleich nach Kriegsbeginn veröffentlicht worden. Sie behandelten u. a. die Kriegskonterbande, bezüglich deren Italien einige Wochen später erklärte, daß zu den von ihr als Kriegskonterbande erklärten Gegenständen nicht die im Artikel 24 der Londoner Seekriegsrechtsdeklaration aufgeführten Gegenstände der sogenannten relativen Konterbande gehören (insbesondere Lebensmittel, Fourage, Kleidungsstücke, Kleidungsstoffe, Schuhwerk, Gold und Silber, geprägt und in Barren, sowie Papiergeld, Fuhrwerke, Schiffe, Boote und Fahrzeuge jeder Art, Schwimmdocks, Vorrichtungen für Trockendocks, festes oder rollendes Eisenbahnmaterial, Telegraphen-, Funkentelegraphen- und Telephonmaterial, Luftschiffe, Flugmaschinen, Feuerungsmaterial und Schmierstoffe, Doppelgläser, Fernrohre, Chronometer und nautische Instrumente aller Art); diese Gegenstände werden von der italienischen Regierung überhaupt nicht als Konterbande angesehen.

Über Zusammensetzung und Arbeitsweise des in Italien am 13. Oktober eingesetzten Prisengerichts ist Folgendes bestimmt: Präsident ist ein Beamter im Range des Ersten Appellationsgerichts- oder Kassationsgerichts-Sektions-Vorsitzenden. Ordentliche Mitglieder sind: 1. ein Flaggoffizier des Oberen Marinerats, 2. ein juristischer Berater des Auswärtigen Amts, 3. ein Staatsrat, 4. der Generaldirektor der Handelsmarine, 5. der Inspektor der Hafenkapitanate, 6. ein Appellationsgerichtsrat.

Außerdem sind 4 Ersatzmitglieder, darunter 2 Flaggoffiziere, vorgesehen. Regierungsanwalt ist ein höherer Beamter der Staatsanwaltschaft. Die Beratungen des Gerichts sind rechtsgültig, wenn wenigstens 5 Mitglieder an ihnen teilnehmen. Es entscheidet Stimmenmehrheit, — bei Stimmengleichheit die Stimme des Präsidenten. Die diplomatischen Vertreter fremder Staaten können dem Regierungsanwalt die Umstände mitteilen, die für die Interessen ihrer Landsleute wesentlich sind. Die Urteilssprüche werden mit einer Begründung innerhalb 8 Tagen nach ihrer Verkündigung dem Ministerium des Auswärtigen und dem Marineministerium mitgeteilt. Berufung gegen die Urteile ist nur unter bestimmten Voraussetzungen beim Obersten Kassationsgericht zulässig.

Die türkische Regierung setzte je ein Prisengericht in Konstantinopel, Smyrna und Saloniki ein, die aus je einem Präsidenten und 3 Juristen sowie 3 Marineoffizieren als Mitgliedern bestehen.

Ihre erste, am 14. Oktober herausgegebene Liste von Kriegskonterbande-Artikeln ersetzte sie am 2. November durch eine wesentlich milder gefaßte, die nur „Geschütze, Handwaffen aller Art, Bajonette, Kriegsmunition, militärische Ausrüstungsgegenstände und alle für den See- und Landkrieg bestimmten Gegenstände" aufführt.

v. D.

Digitized by Google

Der militär-politische Dienst des ostasiatischen Kreuzergeschwaders in China.

Die innerpolitische Entwicklung des chinesischen Reiches seit den Boxerwirren von 1900 stand unter dem Eindruck, daß Regierung und Volk gewillt sind, sich der westländischen Kultur, ihrem Handel und Wandel mehr als bisher anzupassen. Die Fülle der Kaiserlichen Edikte, besonders seit der Thronbesteigung des unmündigen Kaisers Hsüan Tung, für den der Vater als Prinzregent die Geschäfte verwaltet, spricht von „Reformen" auf allen Gebieten. Die chinesische „Reform" ist ein Begriff, die der Presse aller Länder ebenso geläufig geworden ist wie dem chinesischen Volk. Der Westländer verbindet meist mit ihr Hoffnungen, weil von ihr eine Erstarkung des Reiches, eine größere Ordnung in dem fast unentwirrbar gewordenen System einer veralteten Staatsmaschine, eine Entlastung des stark übersteuerten Volkes und damit eine wirtschaftliche Gesundung erwartet wird, die der Kaufkraft und Kreditfähigkeit des Landes zugute kommen müssen; für den Chinesen bedeutete aber der Reformbegriff nur neue Steuern und Geldopfer, die bisher alle nicht zu den verheißenen und erhofften Fortschritten führten. In diesem Gefühl hat sich das Volk auch zweifellos nicht getäuscht, denn die meisten und wichtigsten Reformedikte blieben nichts als schöne Worte; man nahm auch hier den Schein für das Sein, und nur die herrschende Klasse zog Vorteile daraus. Es ist eine traurige Wahrheit, daß die Dynastie in dem wichtigsten Teil ihres Programms versagt hatte. Die Tatsache, daß sich ein Riesenvolk von nahezu 400 Millionen Menschen unaufhaltbar dem neuen Kurs zugewandt hatte, ist ebenso sicher wie die andere, daß der bisher eingeschlagene Weg falsch war. Nur durch Umwälzungen tiefeingreifender Art war eine Wandlung zum Besseren zu erwarten; es blieb eine Frage der Zeit, wann diese starken Gärungen sich zur Explosion umsetzen würden.

Die Schutzobjekte und Schutzmittel in China.

Dieser Erkenntnis hat sich nicht nur der in China tätige Westländer jeden Berufs längst anzupassen gelernt, auch die in China interessierten Nationen haben ihre Maßnahmen danach eingerichtet. Die großen, in China investierten fremden Kapitalien, ohne die das Land nun einmal nicht auskommen konnte und deren es trotz steigenden Nationalgefühls noch für lange Zeit bedürfen wird, forderten von den beteiligten Mächten die Bereitstellung entsprechender Machtmittel in China, die auch ausreichen mußten, um Leben und Eigentum der eigenen Staatsangehörigen und der Schutzgenossen während unruhiger Zeiten zu garantieren. Zum Nutzen der chinesischen Regierung gilt es dabei, Verwicklungen im Keime zu ersticken, die anders mit langen wirtschaftlichen Störungen, wenn nicht mit dem Ruin einer systematischen Wirtschaftspolitik enden können. Denn es bleibt bestehen, daß chinesischer Pöbel vor den fremden Soldaten und ihren Waffen noch immer eine größere Achtung bewahrt als vor denen der eigenen Armee. Die Erfahrungen der Boxerwirren von 1900, das Schicksal der damals in Peking eingeschlossenen Gesandtschaften und besonders das des deutschen Gesandten Freiherrn v. Ketteler hatten gezeigt, daß die Ereignisse in China schnell

Digitized by Google

ihren Lauf nehmen und daß plötzliche militärische Eingriffe der Westmächte gefordert werden können. Das an seinen Reformen arbeitende China von heute ist den Beweis noch schuldig, daß das Ausland bei ihm mit gefesteter Staatsform, mit unbedingter Sicherheit im Handel und Wandel rechnen darf. Ob die nach dieser Richtung bisherigen scheinbar günstigen Erfahrungen der gegenwärtigen Revolution von Dauer sein werden, kann erst nach ihrem Abschluß beurteilt werden.

Da sich naturgemäß die Hauptzahl der in China lebenden Westländer in den geöffneten Hafenplätzen, an der Küste und im Yangtsetal aufhält, muß der notwendige Schutz in erster Linie von beweglichen Seestreitkräften übernommen werden. Nur da, wo deren normales Aktionsfeld aufhört, wie in Peking, Tientsin und zum Schutz der von der Küste nach der Hauptstadt führenden Verbindungswege, sind Armeegarnisonen oder Detachements verschiedener Stärke nach dem Friedensprotokoll vom 7. September 1901 vorgesehen worden. Zahl und Art der in China von den Großmächten verwendeten Schiffsverbände tragen nicht nur den Forderungen eigener kriegerischer Verwicklungen Rechnung, sondern sie sind auch den geographischen und maritimen Verhältnissen des Landes angepaßt. Auch die deutschen Seestreitkräfte entsprechen einem Prinzip, das sich in langjähriger Erfahrung entwickelt hat.

Dem aus den zwei Panzerkreuzern „Scharnhorst" und „Gneisenau" und den drei geschützten Kreuzern „Emden", „Nürnberg" und „Leipzig" bestehenden eigentlichen Kreuzergeschwader sind außer den beiden Torpedobooten „S 90" und „Taku" noch vier große Kanonenboote der Iltisklasse („Iltis", „Jaguar", „Luchs", „Tiger") und die drei Flußkanonenboote „Otter", „Tsingtau" und „Vaterland" unterstellt, deren Hauptabmessungen und -eigenschaften als bekannt vorausgesetzt werden dürfen.

Es ist an dieser Stelle angebracht, einen Blick auf die deutschen Werte zu werfen, deren Schutz der deutschen Flagge in China anvertraut ist und die einer kürzlich erschienenen Zusammenstellung in der Kölnischen Zeitung entnommen sind. Während im Jahre 1888 in den chinesischen Vertragshäfen von 521 fremden Firmen mit 8269 Westländern 297 englische Firmen mit 3682 Individuen gegenüber nur 71 deutschen Firmen mit 607 Individuen waren, stellte sich 1909 das Verhältnis:

502 englische Firmen mit 9499 Individuen gegen
232 deutsche " " 2341 "

bei im ganzen 2801 fremden Firmen mit 83 310 fremden Seelen. Zu dieser Zahl der handeltreibenden Reichsangehörigen tritt die große Reihe von Missionaren, Ingenieuren, Offizieren und Beamten, die sich in den Dienst der chinesischen Reformarbeit gestellt haben.

Im Jahre 1909 war der deutsche Handel an dem Gesamthandel Chinas von 2077,2 Millionen Mark mit einer Quote von 122,0 Millionen Mark beteiligt, die sich im Jahre 1910 um weitere 40 Millionen Mark gesteigert hat. Es bleibt dabei zu beachten, daß in den genannten Zahlen nur diejenigen Werte einbegriffen sind, die unter deutscher Flagge ein- und ausgehen; ihnen ist der beträchtliche Teil des deutschen Handels zuzurechnen, der unter fremder Flagge segelte. In ganz besonderem Maße ist Deutschland dann durch direkte Anleihen an der chinesischen Staatsschuld und durch die Deutsch-Asiatische Bank am Wirtschaftsleben überhaupt beteiligt. Hält man sich vor, daß dem deutschen Kreuzergeschwader auch der Schutz deutscher Interessen in den

Digitized by Google

gesamten anderen Teilen des ostasiatischen Stationsgebietes zufällt, so muß zugegeben werden, daß die Schutzwerte zum mindesten des Schutzes bedürfen, den das Reich augenblicklich gewährt. Es bleibt keine Frage, daß die Schwerkraft des Schutzbedürfnisses in China liegt.

Der stationäre Dienst des Kreuzergeschwaders in China.

Die Verteilung der kleineren Fahrzeuge des deutschen Kreuzergeschwaders sieht eine ständige Besetzung der Küsten und vor allem des Yangtsetales vor. Während die Kreuzer, als zum Hochseedienst am besten geeignet, in Verbands- und Einzelfahrten in den verschiedenen Teilen des Stationsgebietes die Flagge zeigen, dabei gleichzeitig die Ausbildung der Besatzungen und des Verbandes fördernd, bleiben Kanonen- und Flußkanonenboote für den stationären Dienst dauernd verfügbar. Reicht deren Zahl zu Zeiten größerer Unruhen nicht aus, so werden auch die Kreuzer miteingesetzt. Vor Schanghai, in dessen großer Fremdenstadt erhebliche deutsche Interessen vertreten sind, liegt ein großes Kanonenboot als ständiger Stationär, während ein zweites die geöffneten Häfen des Yangtseflusses in gewissen Zeitabständen aufsucht. Das Stationsgebiet des mittleren Yangtse bleibt auch während der Wintermonate, in denen das Wasser stark fällt, von diesem Stationär besetzt, der für die Dauer von etwa zwei Monaten fast ganz auf Hankau beschränkt bleibt.

Der Yangtsedienst wird durch die beiden Flußkanonenboote „Otter" und „Vaterland" verstärkt. S. M. S. „Otter" wird für den größten Teil des Jahres, und zwar meist für die wasserreichen Sommermonate, in den oberen Flußlauf bis in die Häfen der reichen und aufstrebenden Handelsprovinz Szetchuan entsandt. Das Fahrzeug muß zu dieser Reise die navigatorisch schwierigen und nicht ungefährlichen Yangtsestromschnellen zwischen Itschang und Wanhsien passieren, wofür Schiffskörper und Maschinen besonders eingerichtet sind. Ist es erst einmal für diesen Dienst angesetzt, so wird es ohne zwingenden Grund ihm nicht wieder so bald entzogen. Wird das Fahrzeug im Dienst auf dem oberen Yangtse bis in die wasserärmeren Wintermonate hinein gebraucht, wie es in diesem Jahre eintreten wird, so ist es zu einer Winterkampagne vor Chungking, seinem Hauptliegehafen, gezwungen, ähnlich wie der Yangtsestationär vor Hankau.

S. M. S. „Vaterland", ein Geschenk des Deutschen Flottenvereins im Auslande an das Reich, wurde früher als Stationär des oberen Yangtsegebietes verwendet; es wurde im Sommer 1910 durch die neuere und schnellere „Otter" ersetzt, deren Eigenschaften das Risiko der Stromschnellenfahrten minderten. S. M. S. „Vaterland" hat seitdem auf dem mittleren und unteren Yangse, besonders beim Befahren der Nebenflüsse, wertvolle Dienste geleistet und war bei den letzt- und diesjährigen Unruhen in Tschangscha, der am Siang Kiang gelegenen Provinzialhauptstadt von Hunan, geradezu unentbehrlich.

Für den Dienst an der südchinesischen Küste von der Yangtsemündung bis zur Grenze von Tongking steht ein drittes Kanonenboot als Südstationär zur Verfügung. Dieses läuft zwischen den Häfen Futchau, Amoy, Swatau, Hongkong, Canton, Pakhoi und Hoihau und wird nur während der berüchtigten Taifunmonate August und September diesem Dienst entzogen, falls die politische Lage in Süd-China

Digitized by Google

es zuläßt. Sein Dienst wird durch das ständig im Canton-Flußrevier stationierte Flußkanonenboot „Tsingtau", ein Schwesterschiff S. M. S. „Vaterland", erweitert, das im Winter auf das Mündungsgebiet der bei Canton zusammenströmenden Flüsse beschränkt ist. Im Sommer jedoch und sobald die Hochwasser die Bergfahrt im West- und Nordfluß zulassen, führt es größere, bis tief in das Hinterland reichende Flußreisen aus. So gelangte S. M. S. „Tsingtau" bei besonders günstigem Wasserstand in diesem Jahre bis nach Lungchow, einer nur 50 km von der Tongkinggrenze gelegenen Stadt.

Das vierte verfügbare Kanonenboot ist für den stationären Dienst vor Tsingtau bestimmt, wo es zu Requisitionen des Gouvernements Kiautschou herangezogen werden kann oder für Aufgaben im Petschili-Golf bereitsteht.

Auch die beiden Torpedoboote „S 90" und „Taku" stützen sich auf Tsingtau, solange sie nicht zu ihrer eigenen und der Kreuzer Ausbildung zu den Verbandsfahrten herangezogen werden. Auf sie mußte schon öfter für Aufgaben militärpolitischer Art zurückgegriffen werden.

Mit Ausnahme der Flußkanonenboote, deren Bauart eine andere Verwendung als im Flußdienst ausschließt, lösen sich die stationären Kanonenboote in 2- bis 3monatlichem Wechsel gegenseitig ab. Die hierzu nötigen Bewegungen und das aus wirtschaftlichen Gründen entstehende Gebot, alle Fahrzeuge zur Ablösung ihrer Besatzungsteile und zur Aufnahme der von der Heimat nachgeführten Inventarien und Materialien zu den regelmäßigen Ablösungstransporten nach Wusung-Reede und Hongkong zu ziehen, lassen es nicht umgehen, die engeren Stationsgebiete für eine nach Tagen zählende Zeit zu entblößen. Den Kanonenbooten muß zudem Gelegenheit geboten werden, in geeigneten Häfen, wie Tsingtau und Amoy, die vorgeschriebenen Schieß- und sonstigen Übungen zu erledigen, auch die jährlichen Reparaturen auf der Tsingtauer Werft beschränken zeitweilig ihre stationäre Verwendung; schließlich muß den Besatzungen, zumal während der erschlaffenden Sommermonate, durch kurze Reisen nach Japan und Nord-China die wohlverdiente Abwechslung geboten werden. Meist tritt in solchen Fällen eine Vertretung durch Kreuzer ein, aber selbst wenn die Lücke aus klaren Gründen nicht sofort geschlossen werden kann, pflegt sehr bald ein Ruf der Deutschen Chinas nach der schützenden Flagge zu ertönen. Oft genug ist er nicht von freundlichen Argumenten begleitet, und erst kürzlich wieder hat ein angesehenes Blatt in Deutschland seine Spalten der völlig einseitigen, jeder Begründung entbehrenden Auslassung eines Reichsdeutschen aus einer der größten Handelsstädte Chinas, der von jeher ganz besondere Beachtung zugewandt wurde, geöffnet. Solchen Behauptungen, wie sie dort zum Ausdruck kommen, sollte nur eine Statistik über die Anwesenheit deutscher Kriegsschiffe in den chinesischen Häfen entgegengehalten werden, um die unzureichende Begründung dieser Hilferufe zu kennzeichnen.

Es läßt sich aus vorstehendem erkennen, daß es kaum eine auf dem Wasserwege erreichbare Fluß- oder Hafenstadt in China gibt, die nicht im Verlaufe weniger Tage im Notfalle von einem, wenn nicht mehreren Kriegsschiffen erreicht werden könnte. Die deutsche Kriegsflagge ist jedenfalls bisher noch immer in China an derjenigen Stelle gewesen, an der man sie mit Recht erwarten durfte.

Digitized by Google

Daß selbst die größeren Reisen des Kreuzerverbandes von derartigen Rücksichten beeinflußt werden, hat sich erst gelegentlich der im Sommer 1910 dringend notwendig gewordenen Südseerundreise*) gezeigt, die zweifellos unterblieben wäre, wenn die kurz zuvor ausgebrochenen Tschangscha-Unruhen nicht von vornherein als lokale Störungen einer unzufriedenen Gentry erkannt worden wären.

Ebenso brach das Flaggschiff zu Anfang dieses Jahres eine im Südbezirk beabsichtigte Rundreise von Batavia aus ab, als die Canton-Unruhen bereits das Signal zu größeren Bewegungen zu geben schienen.

Die Tätigkeit des Kreuzergeschwaders während der gegenwärtigen Revolution.

Es wird von der militärischen Leitung des Kreuzergeschwaders als eine besondere Pflicht erkannt, die innerpolitischen Vorgänge in China so eingehend zu verfolgen, daß militärische Überraschungen ausgeschlossen bleiben. So war auch dem Geschwaderkommando das Treiben der wohlorganisierten und der jetzt tonangebenden Umsturzpartei der Ko ming tang bekannt. Ihrer systematischen Arbeit, die in allen Teilen des Reichs zu spüren war, traute man es längst zu, daß sie örtliche Beschwerden der Provinzen zum Sturz der Dynastie und des verhaßten Mandschuregimentes ausnützen würde.

Bei den revolutionären Vorgängen in Szetchuan, die den Wutchangunruhen unmittelbar vorausgingen, lag S. M. S. „Otter" vor Chungking und war somit bereit, die in der Provinz zerstreut lebenden Reichsangehörigen oder deutsche Flüchtlinge aus der landeinwärts gelegenen Provinzialhauptstadt Chengtu, in der erbitterte Kämpfe stattfanden, aufzunehmen. Es muß an dieser Stelle ausgesprochen werden, daß es damals unmöglich in Betracht kam, das schwache, aus nur 20 Köpfen bestehende Landungskorps des kleinen Bootes etwa nach dem mehr als 150 km entfernten Chengtu zu senden. Selbst der Zusammenschluß der vor Chungking liegenden internationalen Flottille zu diesem Zweck wäre aussichtslos gewesen. Diese tat am besten, die in Tschungking vorhandenen fremden Werte und Menschen zu schützen; solange der Wasserstand es zuließ, kam es in Betracht, ein oder zwei Boote nach Kiating, dem letzten für Kanonenboote bei Hochwasser erreichbaren Punkt des Minflusses, zu detachieren, um dort bereits etwa auf dem Wasserweg eintreffende Flüchtlinge aufzunehmen. Inzwischen ist S. M. S. „Otter" am 9. November von Chungking abgegangen, um 180 Fremde, die sich Szetchuan zu verlassen entschlossen hatten, bis Wanhsien zu begleiten, wo ein englisches Kanonenboot das weitere Geleit übernahm.

Der tatsächliche Ausbruch der Wutchang-Hankau-Unruhen traf das Geschwader ebenfalls nicht unvorbereitet; er fand S. M. S. „Vaterland", das bereits telegraphisch die Entsendung stärkerer deutscher Seestreitkräfte erbeten hatte, nicht zufällig vor Hankau vor. Beim Einsetzen der revolutionären Bewegung in Wutchang war S. M. S. „Tiger" von Tschinkiang nach Hankau unterwegs, vor dem es am 13. Oktober eintraf. Gleichzeitig hatte der Chef des Kreuzergeschwaders angeordnet, daß S. M. S. „Leipzig" von Tsingtau un-

*) Vgl. „Marine-Rundschau", 1910, S. 1538 ff.

Digitized by Google

mittelbar nach Hankau, S. M. S. „Iltis", der bisherige Schanghai-Stationär, nach Nanking in See gehen sollten, nachdem dieses die Geschäfte als Schanghai-Stationär an S. M. S. „Nürnberg" abgegeben hatte. Am 15. Oktober war das Yangtsetal bereits von 1 Kreuzer, 2 Kanonenbooten und 2 Flußkanonenbooten besetzt, die außer den letzteren mit gut arbeitenden Funkentelegraphie-Stationen ausgerüstet sind. Nachrichten über die Vorgänge im Yangtsetal, besonders über die in Wutchang-Hanyang-Hankau, dem großen Städtekomplex, wurden über die im Yangtsetal ausliegende deutsche Funkentelegraphie-Linie an das in Tsingtau in der Jahresreparatur begriffene Flaggschiff, S. M. S. „Scharnhorst", und damit an die Zentralstellen des Reichs geleitet, die ohne Unterbrechung unterrichtet blieben. Auch für die Weitergabe von Handelsnachrichten wurde dieser damals einzige Verbindungsweg zur Verfügung gestellt. Der Chef des Kreuzergeschwaders verließ am 15. Oktober an Bord S. M. S. „Gneisenau" mit „S 90" zusammen Tsingtau, um sich auf dem kürzesten Wege nach Hankau zu begeben. Hier lagen außer S. M. Schiffen „Tiger" und „Vaterland" noch je ein japanisches und amerikanisches Kriegschiff und zwei englische Kanonenboote. Unter der Leitung des jeweilig rangältesten japanischen Admirals Kawashima wurden die internationalen Landungskorps und die Freiwilligen der Hankauer Bürger für den Schutz der Fremdenniederlassungen zusammengefaßt. Zwar lag für diese keine unmittelbare Gefahr vor, seitdem die provisorische Regierung der Rebellen von Wutchang ausdrücklich den Schutz der Fremden proklamiert hatte und jeden Raubversuch des Pöbels mit unnachsichtlicher Strenge ahndete. Dennoch konnten die in der nächsten Umgebung von Hankau zu erwartenden Kämpfe der Parteien Überraschungen bringen, denen gegenüber man vorsorgend die Zugänge zu den Straßen verbarrikadierte. Der marodierende chinesische Pöbel ist nur so lange ungefährlich, wie er die Fremden unter dem Waffenschutz westländischer Truppen weiß. Angesichts der internationalen Flotte konnte Admiral Kawashima die Forderung erheben, daß die unter Admiral Sah eingetroffenen chinesischen Streitkräfte bei einem etwaigen Bombardement der Rebellenstellungen solche Positionen vermeiden, die die Niederlassungen der Fremden gefährden konnten.

In den dem 15. Oktober folgenden Tagen verstärkten weitere Seestreitkräfte aller Flaggen die internationale Flotte vor Hankau, deren Oberbefehl in die Hände des am 18. Oktober vor Hankau eingetroffenen englischen Geschwaderchefs, Vizeadmirals Winsloë, überging; dieser befand sich bei Beginn des Aufstandes im Yangtsetal. Am 17. Oktober ankerte auch S. M. S. „Leipzig" vor Hankau; ihr folgte am 19. Oktober S. M. S. „Iltis", das von S. M. S. „Gneisenau" vor Nanking abgelöst war, mit dem Chef des Kreuzergeschwaders, Vizeadmiral v. Krosigk, an Bord.

Schon die folgenden Tage brachten die heftigsten Kämpfe der vom Norden anrückenden Kaiserlichen Armee unter Kriegsminister Yintschang mit den sich verzweifelt wehrenden Rebellen. Für das Konsularkorps von Hankau ist es zweifellos keine leichte Aufgabe gewesen, in dieser Zeit einen modus vivendi mit den Parteien zu finden, aber auch die Landungskorps hatten manche unruhige Nacht. Die Nichtkombattanten der Fremden, besonders Frauen und Kinder, waren am 15. Oktober auf einem bereitgehaltenen Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie eingeschifft worden, der am 17. nach Schanghai geleitet wurde. Am 12. Oktober hatte der chinesische Pöbel

Digitized by Google

in der Nähe der deutschen Konzession 40 chinesische Häuser in Brand gesteckt und in der darauffolgenden Nacht versucht, plündernd in die Niederlassungen einzudringen. Hier traten ihnen die Freiwilligen, die Landungskorps S. M. S. „Vaterland" und des englischen Kanonenboots „Thistle" und eine amerikanische Patrouille mit der blanken Waffe entgegen, wobei Blutvergießen vermieden wurde. Durch die Bemühungen einer gewissen fremden Presse, deren Nachrichtendienst nicht ein Mittel wie die FT.-Stationen der deutschen Kriegsschiffe zur Verfügung stand und die darüber in schlecht verhüllten Ärger geriet, wurde dieser an sich geringfügige Vorfall zu den unmöglichsten Versionen gegen die Deutschen benutzt. Nur um die Richtung solcher Bemühungen zu kennzeichnen, sei eine dieser Nachrichten erwähnt, wonach die Deutschen in Hankau mit den Rebellen gleiche Sache gemacht hätten.

Am 25. Oktober entsandte der Chef des Kreuzergeschwaders S. M. S. „Vaterland" von Hankau aus nach Tschangscha, das von Aufständischen ohne Kampf besetzt worden war. Es galt zunächst sichere Nachrichten über die Lage in diesem stets zu Unruhen neigenden Platz zu erhalten, dessen telegraphische Verbindungen unterbrochen waren; dann mußte auch das Schicksal der Missionare und der in den chinesischen Kohlenminen von Pinghsiang angestellten deutschen Bergbaubeamten sichergestellt werden. Pinghsiang liegt südlich von Tschangscha und hat mit dem Siangkiang, einem südlichen Nebenfluß des Yangtse, Bahnverbindung und durch diesen direkte Verkehrsmöglichkeit mit der Provinzialhauptstadt. Die deutschen Bergbaubeamten waren inzwischen auf Betreiben der chinesischen Grubenleitung, die wegen Geldmangels Unruhen der chinesischen Arbeiter befürchtete und die Sicherheit der Ausländer nicht garantieren konnte, abgereist und ungefährdet nach Hankau entkommen. S. M. S. „Vaterland" stellte eine Spaltung im Lager der Tschangscha-Rebellen fest. Die bei dieser Gelegenheit von mißgünstiger Seite verbreitete Nachricht, daß S. M. S. „Vaterland" in Tschangscha die Flagge der Rebellen salutiert habe, konnte sofort dementiert werden. Im Laufe des November wiederholte S. M. S. „Vaterland" zweimal die Erkundungsfahrt nach Tschangscha.

Aus den Nachrichten des Chefs des Kreuzergeschwaders über die Lage in Hankau, wo die Kämpfe der Parteien anhielten, war zu entnehmen, daß die Fremden dauernd unbehelligt geblieben waren. Da die Wasserverhältnisse des Yangtse oberhalb Nanking zu Anfang November bereits so ungünstig zu werden pflegen, daß Fahrzeuge größeren Tiefgangs zu dieser Zeit Hankau verlassen müssen, um nicht bis in die Monate Februar und März hinein eingeschlossen zu werden, mußte Mitte Oktober bereits an einen Ersatz S. M. S. „Leipzig" durch ein weiteres Kanonenboot gedacht werden. Zu diesem Zweck wurde S. M. S. „Luchs", das seine Jahresreparatur in Tsingtau beendet hatte, am 26. Oktober von Tsingtau aus nach Hankau herangezogen, das es am 1. November erreichte. Zu gleicher Zeit mußte „S 90" durch „Taku" ersetzt werden, weil es zur Jahresreparatur heranstand. Für die Wintermonate sind S. M. Schiffe „Iltis" und „Vaterland", deren Landungskorps durch 50 Mann verstärkt werden, für den Dienst vor Hankau bestimmt.

Inzwischen nötigte auch das Umsichgreifen der revolutionären Bewegungen im östlichen Yangtsetal, von wo besonders aus Nanking, später aus Schanghai beunruhigende Nachrichten eintrafen, dazu, diesen Plätzen größere Beachtung zu schenken.

Digitized by Google

Vor Nanking, wo eine besondere Spannung zwischen den zahlreichen Mandschus und den Chinesen vorherrschte, hatte S. M. S. „Gneisenau" für den Schutz der deutschen Interessen gesorgt. Da die Westländer hier in der sehr weitläufig angelegten Stadt getrennt voneinander wohnen und ihr Schutz im Falle plötzlicher Unruhen nicht leicht durchzuführen ist, war ein bestimmter Plan für den etwaigen Rückzug zum Fluß und auf die Kriegschiffe ausgearbeitet worden. Zwar schien es noch zu Anfang November, als ob der dortige Generalgouverneur nach Entwaffnung der unzuverlässigen modernen Truppen Herr der Lage bleiben würde, aber nach dem erfolgten Übergang der Stadt zu den Rebellen waren ernstere Kämpfe zu erwarten, und damit stieg auch die Gefahr für die Fremden. Da an Stelle S. M. S. „Gneisenau", das am 7. November wegen der unruhigen Verhältnisse in Schanghai nach Wusung-Reede entsandt wurde, nur S. M. S. „Tiger" vor Nanking belassen werden konnte, wurde das deutsche Konsulat am 14. November aus der gefährdeten Stadt nach Shiakwan, einer am Fluß gelegenen Vorstadt, verlegt und den Reichsangehörigen empfohlen, ebenfalls die Stadt zu räumen. Vor Nanking wird voraussichtlich S. M. S. „Luchs" in naher Zukunft den Dienst übernehmen.

Die eben erwähnte Bewegung S. M. S. „Gneisenau" nach Wusung-Reede war notwendig, weil in Schanghai besonders starke deutsche Interessen und eine große deutsche Kolonie des Schutzes bedurften. Wenn für den ersten Einsatz auch die Landungskorps der anwesenden fremden Schiffe, darunter S. M. S. „Nürnberg", und die organisierten Freiwilligenkorps von Schanghai genügt hätten, so war eine korrekte Haltung der Revolutionspartei den Fremden gegenüber, vor allem das Benehmen des berüchtigten Schanghai-Pöbels und der Nachbarstädte, nicht von vornherein sicher einzuschätzen. Es schien auch in der Folge geboten, die Verhandlungen des Konsularkorps mit den faktischen Machthabern in Schanghai angesichts einer möglichst starken internationalen Flotte zu führen. Diese Überlegungen und das stark abfallende Wasser vor Hankau zwangen inzwischen den Chef des Kreuzergeschwaders am 13. November mit S. M. S. „Leipzig" und „Taku" Hankau zur Talfahrt zu verlassen und seinen Standort nach Schanghai zu verlegen, das er nach kurzem Anlaufen von Kiukiang, Wuhu und Nanking am 17. November erreichte. Für die nächste Zeit werden S. M. Schiffe „Leipzig" und „Emden" und S. M. S. „Gneisenau" von Wusung-Reede aus für den Schutz Schanghais zur Verfügung stehen.

Inzwischen hatte die Revolution auch die Provinzen Süd-Chinas ergriffen und die dort stationierten deutschen Schiffe in Tätigkeit gesetzt. Am 30. Oktober hatte S. M. S. „Tsingtau" das deutsche Konsulat in Canton, in dem Unruhen befürchtet wurden, mit einer Wache besetzt, die allerdings sehr bald zurückgezogen werden konnte, sobald die provisorische Regierung genügende Garantien für die Sicherheit der Fremden zu bieten schien. S. M. S „Tsingtau" konnte einen in der außerhalb der Stadt gelegenen chinesischen Pulverfabrik angestellten Reichsdeutschen nach Canton überführen. S. M. S. „Jaguar" durfte seinerseits Canton, das es kurz angelaufen hatte, am 4. November wieder verlassen. Die dortige englische Konzession, Schamin, in der sich das deutsche Konsulat befindet, war von englischer Marineinfanterie besetzt worden; außerdem bot die nahe englische Garnison von Hongkong ausreichende Gewähr für die Zukunft. „Jaguar" wandte sich nach dem

Digitized by Google

bis dahin entblößten Futschau, wo inzwischen der Abfall proklamiert war und die Besetzung des deutschen Konsulats geboten erschien. Die 20 Mann starke Konsulatswache ist schon in einer der ersten Nächte mehrfach von chinesischem Pöbel, der in die Fremdenstadt einzudringen versuchte, beunruhigt worden. Am 14. November besuchte S. M. S. „Jaguar" Swatau, dessen Lage nach dem am 10. November erfolgten Übergang zur Revolution unsicher war und dessen Konsul Schutz erbeten hatte. Nachdem sich die Lage auch hier einigermaßen beruhigt hatte, ging S. M. S. „Jaguar" am 17. November nach Amoy, wo nach dem erfolgten Anschluß an die Revolution Ausschreitungen der sehr unzuverlässigen Bevölkerung zu befürchten waren. In nächster Zeit wird sich auch ein Anlaufen von Pakhoi nicht länger umgehen lassen. Die zahlreichen Bewegungen, die S. M. S. „Jaguar" als Südstationär zum Schutze deutscher Interessen ausführen mußte, zusammen mit dem Umstande, daß keine weiteren Verstärkungen für die Südstation verfügbar waren, beweisen, daß die Inanspruchnahme des deutschen Kreuzergeschwaders hier bereits eine Grenzlinie erreicht hatte, die schlechterdings nicht überschritten werden durfte.

Die einzige verfügbare Reserve, S. M. S. „Emden", war durch seine Entsendung von Tsingtau nach Taku-Reede am 13. November angegriffen. In Tientsin befürchtete man wegen der unsicheren Haltung der nahe Schanheikwan liegenden Truppen der XX. mandschurischen Division, die zuvor der Kaiserlichen Regierung die starken konstitutionellen Forderungen abgetrotzt hatten, einen Angriff auf diese Stadt, der die reichen und ausgedehnten Fremdenniederlassungen gefährdet hätte. Das Landungskorps S. M. S. „Emden" sollte das kleine, nur 50 Mann zählende Seesoldatendetachement im Notfalle von Taku-Reede aus verstärken. S. M. S. „Emden" ist indessen nach Schanghai herangezogen worden; ihr Dienst wird sehr bald von S. M. S. „Scharnhorst", auf dem sich der Chef des Kreuzergeschwaders inzwischen eingeschifft hat, um eine Rundreise im Petschili-Golf und nach Peking auszuführen, übernommen werden. Da die politischen Vorgänge in Peking sehr leicht Wirkungen auf das nahe Tientsin, die Hauptstadt der wichtigen Tschili-Provinz, ausüben können, wird die Anwesenheit deutscher Seestreitkräfte im ungastlichen Petschili-Golf alsbald nicht zu entbehren sein, zumal da auch die deutsche Kolonie Tschifu Schutzbedürfnisse äußern wird, nachdem der Aufstand auch dorthin übergegriffen hat.

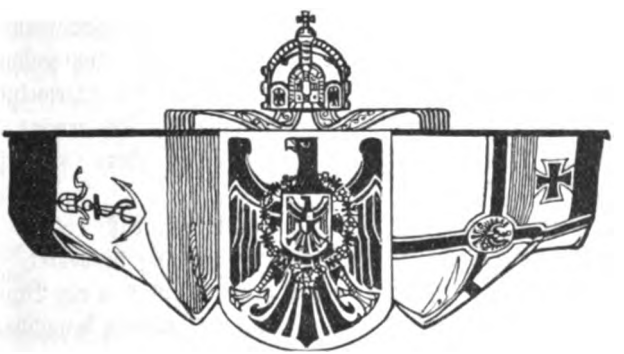
Schon die bisherigen Erfahrungen der gegenwärtigen Lage in China haben gezeigt, daß die von dem deutschen Kreuzergeschwader dargestellten Machtmittel nur so lange für einen nachhaltigen Schutz der deutschen Interessen in China ausreichen, als ernstere Verwicklungen ausbleiben. Sobald etwa in Erwartung militärischer Aktionen stärkere Einsätze an einer Stelle notwendig würden, könnte der allseitige Schutz, wie er sich bisher noch darstellen ließ, kaum aufrechterhalten werden. Diese Erkenntnis muß unseres Erachtens dazu führen, die augenblicklichen Stärkeverhältnisse des Kreuzergeschwaders, die unzureichend sind, sehr bald einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Wie die gegenwärtige revolutionäre Bewegung in China auch auslaufen möge, es kann als sicher angenommen werden, daß das Land auch fernerhin noch schweren innerpolitischen und wirtschaftlichen Krisen entgegengeht, die eine völlige Sicherheit der Fremden alsbald nicht zulassen werden. Bei einer

Digitized by Google

Prüfung des Schutzbedürfnisses und der anzuwendenden Mittel wird auch die Erkenntnis eine Rolle spielen müssen, daß die Schiffe des Kreuzergeschwaders bisher bei der Durchführung ihrer normalen Friedensaufgaben bereits stärker belastet wurden, als die irgendeiner anderen in China vertretenen Nation.

Die vorstehende Zusammenstellung zu einem Zeitpunkt, in dem der Abschluß der revolutionären Bewegung in China noch nicht abzusehen ist, sind lediglich dazu bestimmt, das Verständnis für die täglichen Nachrichten und Schiffsbewegungen aus dem Fernen Osten zu unterstützen.

—ze.



Digitized by Google

Die Pulverfrage in der französischen Marine.

Die Untersuchung der Ursachen der „Liberté"-Katastrophe hat infolge der Enthüllungen des M. Maissin, Direktors der Pulverfabrik von Pont de Buis, eine völlig unerwartete Wendung genommen. Diese Tatsache und der Umstand, daß die umfangreichen Auseinandersetzungen in Parlament und Presse ein ganz eigenartiges Licht auf die Verhältnisse der französischen Pulverfabrikation sowie auf den unheilvollen Einfluß werfen, den die Politik in Frankreich auf alle Gebiete des militärischen Betriebes und indirekt ohne Zweifel auch auf die Kriegsbereitschaft der französischen Streitkräfte zu Wasser und zu Lande ausübt, lassen es erforderlich erscheinen, die Vorgänge, die sich an die „Liberté"-Katastrophe anschlossen, und die Pulverfrage im allgemeinen im Anschluß an die Ausführungen im Novemberheft*) einer weiteren Betrachtung zu unterziehen.

Der Bericht der vom Chef des II. Geschwaders ernannten Untersuchungskommission.

Es ist bereits im Aufsatz über die „Liberté"-Katastrophe im Novemberheft*) erwähnt, daß die — erst nach Abschluß des Aufsatzes bekannt gewordenen — Ergebnisse der amtlichen Untersuchung,**) die unter dem Vorsitz des Kontreadmirals Gaschard durchgeführt wurde, bezüglich der Ursachen der Explosion im allgemeinen mit den Ausführungen in dem genannten Aufsatz übereinstimmen. Es genügt daher, hier die Schlüsse der Kommission anzuführen und einzelne besonders interessante Punkte aus ihren Beobachtungen hervorzuheben.

Die Kommission erachtet es als erwiesen, daß

1. keine Spur auf eine verbrecherische Handlung hindeutet,
2. die Annahme, es habe vor der ersten Explosion ein Brand in einem den Steuerbord vorderen 19,4 cm-Munitionskammern benachbarten Raum oder in einer dieser Kammern selbst stattgefunden, unbegründet ist,
3. die Katastrophe auf die Entzündung einer Gefechtskartusche in einer der Steuerbord vorderen 19,4 cm-Munitionskammern,***) und zwar fast mit Sicherheit in der oberen der beiden Steuerbord 19,4 cm-Kammern zurückzuführen ist, in der nur Pulver aus der Lieferung BM13 AM8 2/06 PB (2. Lieferung des Jahres 1906 aus der Fabrik von Pont de Buis) vorhanden war.

Die Kommission vermeidet den Ausdruck „selbständige Entzündung" des Pulvers, um damit anzudeuten, daß es nicht ausgeschlossen — wenn auch unwahrscheinlich — ist, daß die Entzündung durch das in einzelnen Kartuschbüchsen vorhandene Packmaterial (Papier, Serge, Seide) verursacht sei, das indessen bei der Verwendung vorhergehender vorschriftsmäßiger Behandlung keinen Anlaß zu Bedenken gibt.

Bemerkenswert ist es, daß in der Zeit vom 1. Juni bis zum 15. August an 5 Tagen in der oberen (wärmeren) der beiden in Betracht kommenden 19,4 cm-

*) Die „Liberté"-Katastrophe, S. 1441 ff.

**) S. 1443.

***) Vgl. die Skizzen im Novemberheft, S. 1448.

Digitized by Google

Kammern eine Temperatur von 30° und mehr geherrscht hat. Für die Zeit vom 15. August bis 15. September, für die Aufzeichnungen der „Liberté" nicht zu erlangen waren, ist auf „Justice", auf der ähnliche Verhältnisse vorliegen, das gleiche festgestellt. Von Bedeutung ist es ferner, daß während der Manöverzeit vom 4. bis 16. September, d. h. 12 Tage lang, auf Grund des Befehls, während der Manöver die Schiffe in mobilem Zustande zu erhalten, sechs 19,4 cm-Kartuschbüchsen aus der oberen Kammer in dem Bereitschaftsraum des fünften 19,4 cm-Turmes gestanden haben, in dem die Temperatur infolge des dauernden Betriebes der in der Nähe befindlichen Kessel wahrscheinlich 30 bis 40° betragen hat. Diese Munition konnte indessen nach den Vorschriften ohne Bedenken nach 12 Tagen wieder in der Kammer verstaut werden, da eine Untersuchung des Pulvers B erst stattzufinden hat, wenn es 2 Wochen lang — fortgesetzt oder mit Unterbrechungen — einer Temperatur von 35° oder mehr oder aber 90 Tage lang einer solchen von 30 bis 34° ausgesetzt war. Bei der Festlegung dieser Grenzen glaubt man einen verhältnismäßig hohen Sicherheitskoeffizienten in die Rechnung eingesetzt zu haben. Auf der anderen Seite erklären zwei von der Kommission befragte Ingenieure der Pulverfabrikation die bisher vorgeschriebenen Untersuchungen des Pulvers AM für nicht hinreichend, um unvorhergesehene Unfälle auszuschließen.

Von Interesse sind die Angaben des Berichts über den Inhalt der vorderen 19,4 cm-Kammern:*)

1. **Steuerbord vordere 19,4 cm-Kammern:**)**
   - a) **obere Kammer:** (3. Plattformdeck) — Geschosse: 142 Halbpanzergranaten mit Melinitfüllung, 101 Panzergranaten mit Melinitfüllung; Pulver: 121 Büchsen BM 13 AM 8 2/06 PB B 1/08.***)
   - b) **untere Kammer:** (im Raum) — Pulver: 114 Büchsen BM 13 AM 8 2/06 PB B 1/08, 114 " 1/07 7/07, 20 " 7/06 PB T 9/07.
2. **Mittlere 19,4 cm-Kammer** (im 3. Plattformdeck): Geschosse: 250 Halbpanzergranaten mit Melinitfüllung; Pulver: 41 Büchsen BM 13 AM 8 2/06 PB B 1/08, 42 " 9/06 10/07.
3. **Backbord vordere 19,4 cm-Kammern:**
   - a) **obere Kammer:** (3. Plattformdeck) — Geschosse: 138 Halbpanzergranaten mit Melinitfüllung, 104 Panzergranaten mit Schwarzpulverfüllung; Pulver: 121 Büchsen BM 13 AM 8 1/07 PB B 7/07,
   - b) **untere Kammer:** (im Raum) — Pulver: 96 " 1/07 7/07, 131 " 9/06 10/07, 20 " 7/06 PB T 9/07.

In jeder Büchse sind 3 Drittelkartuschen zu je 12,84 kg Gewicht enthalten. Die Zahl der Halbpanzergranaten und Panzergranaten mit Melinitfüllung ist nur

*) Vgl. Skizze S. 1448.

**) Nach der hier gegebenen Verteilung der Munition waren entgegen den Angaben der Skizze (S. 1448) in den oberen 19,4 cm-Kammern sowohl Geschosse wie auch Kartuschen.

***) Die Buchstaben und Ziffern bedeuten: Pulver B (Boulanger, der als Kriegsminister das rauchschwache Pulver einführte), Marine 13; AM 8 = 8% alcool amylique; 2/06 = 2. Lieferung des Jahres 1906; PB = aus der Fabrik Pont de Buis; B 1/08 = von der Feuerwerkerei zu Brest (T = Toulon) im Januar 1908 zu Kartuschen verarbeitet.

Digitized by Google

annähernd genau; es sind hier die Zahlen eingesetzt, die für „Justice" zutreffend sind, da nähere Angaben über die Vorräte an diesen Geschoßarten auf „Liberté" nicht mehr zu erlangen waren.

Der Artillerieoffizier der „Liberté" hatte die letzte terminmäßige Vierteljahrsuntersuchung der Munition Ende Juli vorgenommen; sie hatte ebensowenig wie die jährliche Revision, die vom 30. Januar bis zum 6. Februar 1911 von der technischen Behörde ausgeführt worden war, irgendwelche Unregelmäßigkeiten zutage gefördert.

Am Sonntag, dem 24. September 1911, dem Tage vor der Katastrophe, waren die Schlüssel der vorderen 30,5- und 19,4 cm-Munitionskammern zwischen 8 Uhr 30 Min. und 9 Uhr früh, die der vorderen 6,5- und 4,7 cm-Kammern um 8 Uhr 30 Min. früh beim Ersten Offizier abgegeben. Nachmittags waren die Kammern dann nochmals zwischen 4 Uhr 30 Min. und 5 Uhr 15 Min. gelüftet worden, wobei ein Öffnen der Kammertüren indessen nicht erforderlich war. Bezüglich der Überwachung, Lüftung und Instandhaltung der Kammern hat die Kommission keine Unterlassungen und Unregelmäßigkeiten feststellen können.

Bezüglich der einzelnen Vorgänge bei der Katastrophe bringt der Bericht der Kommission folgende Angaben von besonderem Interesse:

Die erste Explosion erfolgte 5 Uhr 31,5 Min. früh, im unmittelbaren Anschluß an das Wecken (5 Uhr 30 Min.). Von den Beobachtungen über den Ursprung der Explosion ist diejenige des Torpedomaschinistenmaaten Champion von wesentlicher Bedeutung, da dieser sich zur Zeit des Weckens in dem über den 19,4 cm-Munitionskammern befindlichen Torpedobreitseitraum aufhielt, durch den die Munitionsaufzüge der 19,4 cm-Kasematten hindurchführen. Champion sah gegen 5 Uhr 31,5 Min. früh aus der Öffnung im Deck des Torpedoraums, durch die das Hebekabel des Steuerbord 19,4 cm-Aufzuges nach der im Torpedoraum stehenden Winde führt, und ebenso unten an dem Aufzug selbst, an der Stelle, wo das Sprachrohr von der Winde nach der oberen 19,4 cm-Kammer hindurchgeführt ist, drei aufeinanderfolgende Rauchwolken stoßartig hervorströmen; gleichzeitig hörte er ein dreimaliges, ziemlich starkes Zischen in der Tiefe, wie es beim Entweichen von Dampf zu entstehen pflegt. Während er nach oben eilt, vernimmt er weiter ein dumpf rollendes Geräusch, das von der fortlaufenden Entzündung der Kartuschen verursacht wird; etwa 20 Sekunden nach der ersten Erscheinung erblickt er oben einen hellen Feuerschein, der von den durch den Munitionsaufzug in die Steuerbord vordere Kasematte schlagenden Stichflammen herrührt. Auf seiner Flucht nach achtern hört er dann — etwa 40 bis 45 Sekunden nach der ersten Beobachtung — eine heftigere Explosion und sieht, über Bord springend, wie Flammen am Fockmast empor- und aus den Kasematten schlagen und wie zeitweise das ganze Vorschiff in Flammen und Rauch gehüllt ist. Diese Beobachtungen stimmen im allgemeinen mit denen der übrigen in der Nähe des Explosionsherdes befindlich gewesenen Personen überein; sie besagen, daß zuerst die drei Drittelkartuschen einer Kartuschbüchse in einer der beiden Steuerbord 19,4 cm-Kammern sich entzündeten — daher die drei aufeinanderfolgenden Rauchwolken, Stichflammen und Geräusche —, daß hierauf die übrigen Kartuschen in Mit-

Digitized by Google

leidenschaft gezogen wurden, wobei die fortlaufende Entzündung ein dumpf rollendes Geräusch verursachte, und daß nach etwa 40 bis 45 Sekunden die Entzündung des Pulvers in den 19,4 cm-Kammern und in denen der leichten Artillerie allgemein geworden war, wobei helle Flammen aus allen Teilen des Vorschiffes, in der Umgebung des Fockmastes und vorderen Kommandoturmes hoch hinaufschossen. Das heftige Aufflammen dauert indessen nur kurze Zeit — etwa 2 Minuten — während des Abbrennens der Kartuschen, und schon nach wenigen Augenblicken hat man auf den übrigen Schiffen den Eindruck, daß das Feuer erstickt wird; nur kleinere Brände, hervorgerufen durch Entzündung brennbaren Materials, bleiben sichtbar. Die Leute, die anfangs in großer Zahl, von panischem Schrecken erfaßt, über Bord gesprungen waren oder versucht hatten, die Boote zu fieren, beginnen an Bord zurückzukehren. Die an Bord befindlichen Offiziere, 3 lieutenants de vaisseau, 3 enseignes, 1 Ingenieur, der Zahlmeister sowie 5 Offiziersanwärter eilen, meist nur notdürftig bekleidet, sofort nach der ersten Explosion an Deck; ein Teil von ihnen versucht, Schläuche nach dem Vorschiff zu mannen. Der Leckſicherungsingenieur Lestin bemüht sich — wie schon berichtet —, die vorderen Munitionskammern zu fluten, was infolge der Unmöglichkeit, an die Ventile im Plattformdeck zu gelangen, erfolglos bleibt. Der Oberleutnant vom Tagesdienst, M. Bignon, gibt darauf den Befehl, wenigstens die achteren Kammern zu fluten, eine Anordnung, die von dem nunmehr hinzukommenden ältesten Offizier, lieutenant de vaisseau Garnier, als zu früh erteilt zunächst aufgehoben wird. Dieser Offizier läßt um 5 Uhr 43 Min. Generalmarsch schlagen, um die Besatzung wieder in die Hand zu bekommen. Um diese Zeit meldet nach zweimaligem vergeblichen Versuch der Ingenieur Lestin, es sei infolge des Qualms und der Gase unmöglich, an die Flutventile der vorderen Kammern zu gelangen. M. Garnier erteilt darauf den Befehl, die mittleren Munitionskammern*) zu fluten, dem Lestin und einige Deckoffiziere nach Anzünden von Lichtern — das elektrische Licht versagt in diesem Augenblick bereits — nachzukommen suchen. Der Leckſicherungsoffizier, lieutenant de vaisseau Strullu, beteiligt sich an diesem Versuch nicht, weil er es für richtiger hält, den ältesten Offizier von der Notwendigkeit zu überzeugen, das Vorschiff durch Öffnen der Seeventile zu versenken. M. Garnier schickt gleichzeitig nach Pumpendampfern und nach einem Schlepper, um das Heck des brennenden Schiffes in den Wind zu drehen. Inzwischen hat sich der Brand im inneren Vorschiff immer mehr ausgebreitet, und um 5 Uhr 53 Min. findet die Schlußkatastrophe statt, bei der insgesamt 735,. zum größten Teil mit Melinit geladene 19,4 cm-Geschosse und 4600 Geschosse leichten Kalibers detonieren.

Die Kommission nimmt als Ursprungsort der ersten Explosion die obere der Steuerbord vorderen 19,4 cm-Kammern an, da der zuerst beobachtete stoßartig hervorbrechende Qualm an dem nach der oberen Kammer führenden Sprachrohr bemerkt wurde und weil die Entzündung der drei Drittelkartuschen einer Büchse in dem unteren Munitionsraum das von diesem nach dem oberen Raum führende Luk hätte aufsprengen müssen, während ein derartiger Vorgang mit dem ihn begleitenden Geräusch nicht beobachtet worden ist. — Das in der oberen Kammer lagernde Pulver gehörte durchweg der Lieferung BM 13 AM 8 2/06 PB an. Das gesamte Pulver der 19,4 cm-Kartuschen

*) Vgl. Skizze 1, S. 1448.

Digitized by Google

stammte — wie aus der Tabelle ersichtlich — aus Lieferungen der Fabrik zu Pont de Buis aus den Jahren 1906 und Anfang 1907, die, wie weiter unten gezeigt werden wird, von Ingenieur Maissin schon seit Jahren als verdächtig bezeichnet worden waren.

Die staatliche Pulverfabrikation in Frankreich.

Bevor auf die Enthüllungen des Ingenieurs Maissin über die Ursachen der „Jéna"- und „Liberté"-Katastrophe, eingegangen wird, muß zum besseren Verständnis einiges über die staatliche Pulverfabrikation in Frankreich im allgemeinen vorausgeschickt werden. Durch Gesetz vom 13. Fruktidor des Jahres V sind die Fabrikation und der Verkauf des Pulvers und der Sprengstoffe in Frankreich zum Staatsmonopol erklärt. Mit der Fabrikation wurde der service des poudres et salpêtres beauftragt, der von einem Zivilingenieurkorps — ingénieurs des poudres et salpêtres — wahrgenommen und nach verschiedenem Wechseln 1873 endgültig dem Kriegsminister unterstellt wurde. Das Korps umfaßt 1 inspecteur général de 1re classe, 2 inspecteurs généraux de 2e classe, 12 ingénieurs en chef, 10 ingénieurs principaux, 20 ingénieurs. Die Altersgrenze der einzelnen Dienstgrade ist mit 70, 65, 62 und 60 Jahren verhältnismäßig sehr hoch angesetzt, was auf die Leistungsfähigkeit des Korps naturgemäß von Einfluß sein muß. An Fabriken, die dem service des poudres et salpêtres unterstellt sind — poudreries nationales — sind vierzehn vorhanden, und zwar drei Salpeterraffinerien — in Lille, Marseille, Bordeaux — und elf Pulverfabriken — in Ponce, Bouges, St. Chamas, Toulouse, St. Médard, Angoulème, Le Ripault, Pont de Buis, Moulin-Blanc, Esquerdes und Sevran-Livry. Außerdem besteht eine poudrerie militaire in Le Bouchet, die vom Artillerieingenieurkorps geleitet und verwaltet wird. Zwischen ihr und den poudreries nationales pflegen fortgesetzt Streitigkeiten und Meinungsverschiedenheiten zu bestehen, wie sie besonders beim „Jéna"-Unfall ans Tageslicht kamen. In letzter Zeit trat die militärische Fabrik für die Einführung des diphénylamile*) als Stabilisator an Stelle des von den poudreries nationales bevorzugten alcool amylique ein und verschaffte schließlich ihrer Ansicht bei Heer und Marine Anerkennung, insofern als die allgemeine Verwendung des diphénylamile 1910 angeordnet wurde. — Das Staatsmonopol in der Pulver- und Sprengstoffabrikation ist übrigens in verschiedenen Richtungen durchbrochen worden. Durch Gesetz vom 8. März 1875 wurde die Herstellung des Dynamits freigegeben. 1880 bis 1883 kaufte die Marine Pulver bei der belgischen Pulverfabrik von Wetteren, auch fabrizierte sie Schießwolle in Toulon; schließlich wurden Anfang 1906 während einer politischen Spannungsperiode infolge der unzureichenden staatlichen Produktion 1020 Tonnen Schießwolle bei der Nobel's Explosives Company in Glasgow bestellt, die nach „Temps" in engen Beziehungen zu deutschen Firmen steht, so daß diese indirekt aus Lieferungen für die französische Regierung zur Verwendung im Falle eines Krieges gegen Deutschland Nutzen zogen. — Ein Versuch, das Monopol ganz aufzuheben, der 1887 gemacht wurde, hatte keinen Erfolg.

*) Vgl. Novemberheft, S. 1444.

Digitized by Google

Wie aus dem Vorstehenden hervorgeht und besonders betont sei, hat die französische Marine keinen direkten Anteil an der staatlichen Pulverfabrikation, die ganz dem Kriegsministerium unterstellt ist.

Die Zustände in den französischen Pulverfabriken.

(Nach dem Ergebnis der Untersuchung des Generals Gaudin.)

Nachdem durch den Bericht der militärischen Untersuchungskommission die obere der beiden vorderen 19,4 cm-Munitionskammern als der wahrscheinlichste Ursprungsort und die Entzündung des in dieser Kammer befindlichen Pulvers BM 13 AM 8 2 06 PB als die Ursache der Explosion bezeichnet sowie gewisse technische und militärische Reformen zur Verhinderung der Wiederholung derartiger Katastrophen in Aussicht gestellt waren, ereignete sich ein Zwischenfall, der der gesamten Untersuchung eine neue Wendung gab, der die Zustände in der französischen Pulverfabrikation in höchst bedenklichem Lichte und die wiederholten schweren Unfälle infolge von Pulverexplosionen als nur zu erklärlich erscheinen ließ.

M. Maissin, ingénieur en chef de 1re classe des poudres et salpêtres, seit Dezember 1906*) Direktor der Pulverfabrik in Pont de Buis, erklärte in einer Sitzung des Generalrates von Finistère, dessen Mitglied er ist, er habe bereits seit 1907 fortlaufend über schwere Mißstände auf dem Gebiete der Pulverfabrikation an das Kriegsministerium berichtet, ohne daß ihre Abstellung durch durchgreifende Reformen erfolgt sei. Da sich die Anklagen M. Maissins in der Hauptsache auf Vorkommnisse bezogen, die sich in der von seinem erbitterten politischen Gegner, M. Louppe, geleiteten Pulverfabrik von Moulin-Blanc sowie in der Fabrik von Pont de Buis ereignet haben sollten, solange diese von M. Louppe geleitet wurde (bis Dezember 1906, zu welchem Zeitpunkt M. Maissin und M. Louppe ihre Direktorposten tauschten), so war man anfänglich geneigt, die Anklagen Maissins, die übrigens durch ähnliche Vorwürfe Louppes erwidert wurden, auf politische Beweggründe zurückzuführen. Die Schwere der Anschuldigungen Maissins, die darauf hinausgingen, darzutun, daß das auf „Liberté" entzündete Pulver aus den Lieferungen (2/06) von Pont de Buis stamme, deren Herstellung und Abnahme unter seinem Vorgänger nicht einwandfrei erfolgt sei, und daß sich ähnliches bezüglich des auf „Jéna" entzündeten Pulvers nachweisen lasse sowie vor allem der Umstand, daß sich herausstellte, der Bericht, den Maissin an die parlamentarische Untersuchungskommission, den „Jéna"-Unfall betreffend, 1907 einreichte, sei nicht an diese, dagegen im Jahre 1909 in einer Abschrift an das Kriegsministerium gelangt, verursachte eine ungeheuere Erregung in Parlament und Presse, die die Regierung nötigte, den Tatsachen rücksichtslos nachzugehen und die Schuldfrage in der offensten Weise klarzustellen. Mit der Untersuchung der Berechtigung der einzelnen Anklagen wurde eine Kommission unter dem Vorsitz des Ende Oktober zum directeur des poudres et salpêtres im Kriegsministerium ernannten Generals Gaudin beauftragt, während die Aufklärung über die vom Kriegsministerium auf den Empfang der Schreiben Maissins seit 1997 unternommenen Schritte in dem Parlament durch den Abgeordneten Chéron erfolgte, der in den Jahren 1907 bis 1909

*) Am 12. März 1907 fand die Explosion auf „Jéna" statt.

Digitized by Google

Unterstaatssekretär im Kriegsministerium gewesen und 1909 in derselben Eigenschaft in das Marineministerium übergetreten war. Danach hatte M. Chéron auf die ersten Anklagen Maissins hin diesen Ende 1908 aufgefordert, seine Angaben gegen M. Louppe genau zu präzisieren. Dies war von Maissin in einem Bericht vom 17. Februar 1909 geschehen, und es wurde nun vom Unterstaatssekretär ein höherer Beamter der Kontrollbehörde, M. Chapelle, mit der Untersuchung der Zustände in den beiden Pulverfabriken beauftragt. Auf Grund einer von Mai bis September 1909 dauernden eingehenden Nachprüfung der Verwaltungsverfahren in den Fabriken und der dabei zutage geförderten Mißstände beantragte M. Chapelle die Strafversetzung der beiden Direktoren, erklärte aber, die technische Seite der Untersuchung müsse von einem Fachmann durchgeführt werden; sie wurde nun dem service des poudres et salpêtres übertragen, der die Beschuldigungen Maissins gegen einen Angehörigen seines Korps als nicht begründet erachtete. Nach dem Übertritt Chérons ins Marineministerium nahm sein Nachfolger, M. Sarrau, die Angelegenheit nochmals auf, indem er sich von seinem Kabinettschef, M. Dejean, einen neuen Bericht einreichen ließ und diesen dem Minister, General Brun, kurz vor dessen Tode vorlegte. Dieser Bericht, in dem wiederum die Strafversetzung der Direktoren beantragt wurde, blieb nach dem Tode des Generals Brun unbeachtet; irgendwelche Maßregeln wurden daraufhin nicht ergriffen.

Im Vordergrund des Interesses steht die kritische Beurteilung der einzelnen Anklagen Maissins in dem Bericht des Generals Gaudin, die im folgenden in der Hauptsache mitgeteilt sei; sie gibt ein klares Bild von der Verworrenheit der Zustände und der Unzulänglichkeit der französischen Pulverfabrikation.

General Gaudin schickt seiner Kritik die Bemerkung voraus, M. Maissin habe in seinen sämtlichen Schriftstücken nie ausdrücklich auf die Lieferung „BM 13 AM 8 2/06 PB“, auf deren Entzündung die „Liberté“-Katastrophe zurückgeführt wird, hingewiesen. Auf Befragen habe M. Maissin allerdings erklärt, wenn er auch diese Lieferung ihrer vollständigen Bezeichnung nach nicht ausdrücklich genannt habe, so könne doch kein Zweifel bestehen, daß es sich bei seinen Kritiken über die vor seiner Ernennung zum Direktor der Fabrik von Pont de Buis 1906 hergestellten Lieferungen ipso facto auch um die der „Liberté“-Katastrophe zugrunde liegende handelt. — Die Kritik Maissins beziehe sich

1. auf die von M. Louppe angeblich befolgten nicht einwandfreien und teilweise geradezu betrügerischen Verfahren
   a) bei der Herstellung des Pulvers B in Pont de Buis*) (vor Dezember 1906),
   b) bei der Fabrikation der Schießwolle in Moulin-Blanc*) (seit Anfang 1907);
2. auf die Unregelmäßigkeiten und Betrügereien bei der Abnahme nicht einwandfreier Pulverlieferungen in der Fabrik von Pont de Buis zurzeit ihrer Leitung durch M. Louppe;
3. auf mangelhafte Fabrikationsmethoden, die von dem service des poudres allgemein geduldet werden, und auf die Unzulänglichkeit der Abnahmebestimmungen.

*) Die Fabrik von Pont de Buis produziert hauptsächlich poudre B, die von Moulin-Blanc fabriziert ebenso wie die von Angoulême die für die Herstellung des poudre B erforderliche Schießwolle.

Digitized by Google

Zu 1a. Die Vorwürfe, die M. Maissin dem M. Louppe bezüglich der Fabrikationsmethoden des Pulvers B in Pont de Buis macht, treffen nach dem Gutachten des Generals Gaudin weniger diesen als den service des poudres, der die Bestimmungen über die Herstellungsweise in manchen Punkten so weit gefaßt hat, daß in den einzelnen Fabriken die verschiedensten Verfahren zur Anwendung gebracht werden können. So wendet sich z. B. M. Maissin in vielen seiner Briefe gegen das Waschen des Pulvers in 90° heißem Wasser, das er auf Grund seiner Erfahrungen als höchst gefährlich bezeichnet; diese Methode ist vom service des poudres für die Pulver der Marine noch 1905 ausdrücklich als zulässig bezeichnet, während der service de l'artillerie de terre schon 1897 wegen der damit verbundenen Gefahren ihre Abschaffung für die dem Heere gelieferten Pulver forderte. Bis zum Jahre 1909 haben in der Tat sämtliche Pulverfabriken einschließlich der von Maissin geleiteten Pulver für die Marine geliefert, das einer Waschung bei 90° unterzogen wurde.

In seinem Bericht vom 17. Februar 1909 erklärt Maissin, die auf „Jéna" eingeschifft gewesene Lieferung BM 7 AM 2 9/99 PB habe Pulver enthalten, dessen Stabilität man nur durch nachträgliche Waschung mit Alkohol auf eine den Bedingungen entsprechende Höhe gebracht habe; er bezeichnet dieses Verfahren als Betrug. General Gaudin prüft hier nur die Frage, ob diese Methode nach den Bestimmungen zulässig war; er bejaht sie auf Grund einer Vorschrift vom Jahre 1897. — Maissin teilt in demselben Bericht mit, bei der erwähnten Pulverlieferung für „Jéna" habe man 400 kg Pulver eines früheren Loses (1/99) mitverwendet, das wegen unzureichender Stabilität nicht abgenommen worden war; dieses Pulver war vor seiner erneuten Verwendung keinerlei Veränderung unterzogen. M Louppe erklärt hierzu, er habe durch Vermengung dieser 400 kg mit anderem Pulver von guter Qualität nicht gegen die Vorschriften verstoßen. General Gaudin fällt sein Urteil bezeichnenderweise dahin, er müsse dem zustimmen, wenn er sich streng auf den Standpunkt des Reglements stelle.

Zu 1b. Die in verschiedenen Berichten von Maissin ausgesprochene Behauptung, die von der Fabrik zu Moulin-Blanc gelieferte Schießwolle sei nicht einwandfrei, eine dort von einem der Ingenieure eingeführte Herstellungsmethode liefere ein sich besonders leicht zersetzendes Produkt, das bei dem Prüfungsverfahren in der Fabrik von Pont de Buis gelegentlich explodiert sei, wird von General Gaudin als in der Hauptsache zutreffend bezeichnet. Auf Grund des Ergebnisses einer Untersuchung dieses Verfahrens durch General Hagron ist M. Louppe schon im Jahre 1908 zur Rechenschaft gezogen worden. Die Richtigkeit weiterer Ausführungen bezüglich der Herstellungsverfahren der Schießwolle, die M. Maissin auf bestimmte Annahmen gründet, in denen die Beziehungen zwischen dem Stickstoffgehalt und der Löslichkeit der Schießwolle eine Rolle spielen, hält General Gaudin nicht für genügend erwiesen, um daraufhin die Methoden der Fabrik von Moulin-Blanc verurteilen zu können.

Zu 2. Die schweren Vorwürfe, die M. Maissin gegen den die Fabrik zu Pont de Buis bis Ende 1906 leitenden Direktor Louppe wegen zahlreicher bei der Abnahme der Pulverlieferungen durch die Marine vorgekommener Unregelmäßigkeiten erhebt, muß General Gaudin in der Hauptsache als begründet anerkennen. Es handelt

Digitized by Google

sich hierbei in der Hauptsache darum, daß die bei der Abnahme gezeigten Proben ihrer Zusammensetzung nach häufig nicht mit dem Hauptteil der Lieferung übereinstimmten. Begünstigt wurden diese Schiebungen durch die Sorglosigkeit der abnehmenden Offiziere, die in der Regel ihre Plombierzange in der Fabrik zurückließen, so daß diese in ihrer Abwesenheit hier nach Belieben verwendet werden konnte, und die die Etikettierung der abzunehmenden Lieferung nicht hinreichend überwachten. Am schwersten fällt in dieser Beziehung ins Gewicht, daß erwiesenermaßen bei der Abnahme der für „Jéna" bestimmten Lieferung BM 7 AM 2 9/99 PB das Gros der Lieferung nicht mit der Abnahmeprobe identisch war, daß vielmehr sogar zur Zeit der Abnahme erst 500 kg der Gesamtlieferung fertiggestellt waren; für „Jéna" wurden von diesem Lose 7425,9 kg verwendet, und die Bestände der Kammern 4 und 5 im Achterschiff, in denen 1907 die Entzündung erfolgte, gehörten ausschließlich dieser Lieferung an. M. Louppe war auf Befragen nicht in der Lage, zufriedenstellende Auskunft über diesen Punkt zu geben.

Zu 3. Der abfälligen allgemeinen Kritik, die M. Maissin über die in den französischen Pulverfabriken bei der Herstellung des Pulvers B und der Schießwolle gebräuchlichen Methoden sowie über den Wert des gegenwärtig üblichen Abnahmeverfahrens fällt, schließt sich der General Gaudin fast durchweg an. Insbesondere hebt er folgende Punkte hervor:

a) Die Notwendigkeit, bei der Pulverfabrikation nur ganz reine Rohmaterialien — Baumwolle, Säuren, Alkohol, Äther usw. — zu verwenden, eine Regel, gegen die nach Maissin vielfach verstoßen wurde.

b) Den Einfluß der Stabilität der zur Herstellung des Pulvers B verwendeten Schießwolle auf die Stabilität des Pulvers B; eine Tatsache, die vom service de l'artillerie seit langer Zeit anerkannt ist, während sie von Ingenieuren der Pulverfabrikation bestritten wurde.

c) Die Notwendigkeit, bei der Prüfung der Stabilität der Schießwolle und des Pulvers B wirksamere und zuverlässigere Methoden, als bisher üblich,*) anzuwenden. — Seit 1899 hat der service de l'artillerie darauf hingewiesen, es habe sich bei dem bisher gebräuchlichen Prüfungsverfahren herausgestellt, daß man — ohne das Ergebnis der Prüfung merklich zu beeinflussen — guten Proben 10 v. H. schlechtes Pulver beimengen könne. Diese Tatsache allein spricht für die Richtigkeit der von M. Maissin und General Gaudin erhobenen Forderung.

d) Die Notwendigkeit einer Kontrolle der Fabrikation durch die Abnehmer — Heer und Marine. — Ein Projekt für die Ausübung dieser Kontrolle ist bereits vom General Gaudin entworfen und der commission des poudres vorgelegt.

*) Die seit langem und noch heute im Gebrauch befindliche Probe zur Feststellung der noch zulässigen Lebensdauer des Pulvers ist in Frankreich die „épreuve à + 110°": 10 g Pulver B werden in einem hermetisch geschlossenen Glasrohr mehrere Male hintereinander einer Temperatur von + 108,5° ausgesetzt. Die Zeit, nach der ein Stück in dem Glasrohr befindlichen blauen Lackmuspapiers rote Färbung annimmt, ist für das Urteil ausschlaggebend: soviel Stunden bis zum Eintritt der Rotfärbung verflossen, soviel Tage — nimmt man an — wird das Pulver sich bei einer Temperatur von + 75° halten, soviel Monate wird es bei 40° noch brauchbar bleiben.

Digitized by Google

Nach diesen Ausführungen erörtert General Gaudin die Frage, welches Vertrauen man den Erzeugnissen der Pulverfabrik Pont de Buis entgegenzubringen berechtigt sei. Dabei teilt er mit, daß bereits 1896 in dieser Fabrik Mißstände aufgedeckt seien, die zu einer Untersuchung und zu der Feststellung führten, daß die Fabrikation in Pont de Buis mangelhafter als in anderen Fabriken sei. Trotzdem sei der damalige Direktor — M. Louppe — in seiner Stellung verblieben und habe sie auch noch innegehabt, als das für „Jéna" und „Liberté" bestimmte Pulver fabriziert wurde. General Gaudin hat auf Befehl des Kriegsministers M. Maissin gefragt, was er mit dem bei Temperaturen über 80 ° gewaschenen Pulver tun würde, wenn er die Verantwortung zu tragen hätte; darauf hat der Ingenieur geantwortet, er würde es ohne Verzug von den Schiffen entfernen. Hierzu bemerkt M. Gaudin, wenn er auch diese Ansicht im allgemeinen nicht teile, so müsse er doch bezüglich des in Pont de Buis gefertigten Pulvers eine Ausnahme machen. Denn die bisher gebräuchlichen Prüfungsverfahren für die Feststellung der noch zulässigen Lebensdauer des Pulvers ergaben nach seiner Auffassung nur dann zutreffende Resultate, wenn die Herstellungsmethode und die Abnahmeprüfung einwandfrei waren. Da der Abnahmeprüfung ganz bestimmte Bedingungen bezüglich der Fabrikationsverfahren zugrunde liegen, so müssen die Vorschriften für diese durchaus bindend für alle Fabriken gefaßt werden. Bisher lassen sie den Direktoren der Fabriken den weitesten Spielraum, und insbesondere nach der schon erwähnten Instruktion vom Jahre 1897 konnten diese vielfach nach Belieben verfahren und dabei doch den Anschein wahren, als ob sie den Bestimmungen Rechnung trügen. Auf diese Weise konnten sie z. B. — ohne formell gegen die Bestimmungen zu verstoßen — die Waschungen des Pulvers mit Alkohol vornehmen, um ihm eine momentane Stabilität zu verleihen. Die Zulässigkeit dieser Waschung des Pulvers mit Alkohol gründet sich eben auf die vom service des poudres verfochtene — von M. Gaudin in Übereinstimmung mit dem service de l'artillerie aber bestrittene — Theorie, daß die Stabilität der verwendeten Schießwolle von geringer Bedeutung für die Stabilität des Pulvers B, daß der wesentliche Faktor vielmehr der Gehalt an dem Stabilisationsstoff sei. Diese Theorie hat zur Billigung der Waschungen mit Alkohol sowie der Auffrischung (radoubage) geführt, die altem Pulver neue Lebensdauer sichern soll. Anderseits sind die Prüfungsverfahren ebenso wenig zuverlässig geblieben, wie sie es zu Beginn der Fabrikation des Pulvers B waren, was übrigens von der nach der „Jéna"-Katastrophe eingesetzten commission d'études des poudres de guerre bestätigt wird.

Sein Schlußurteil faßt General Gaudin zu dem schweren Vorwurf gegen den service des poudres zusammen, dieser habe die im Lauf der Zeit gesammelten Erfahrungen und die Kritiken, die nicht nur von Außenstehenden, sondern auch aus der Mitte der Ingenieure der Pulverfabriken stammten, nicht für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Pulverfabrikation ausgenutzt; nicht nur gegenüber der technischen Seite des Betriebes, sondern auch gegenüber der administrativen sowie hinsichtlich der Wahrung der inneren Disziplin habe er sich Nachlässigkeit und Interesselosigkeit zuschulden kommen lassen. Das beweise u. a. der Umstand, daß der service des poudres dem 1909 zu seiner Kenntnis gelangten Berichte, den M. Maissin im Jahre 1907

Digitized by Google

an die „Jéna"-Untersuchungskommission der Kammer eingereicht, in keiner der genannten Richtungen Beachtung geschenkt habe.

Den Schluß des Berichtes des Generals Gaudin bildet eine Darlegung der Verfehlungen, deren M. Maissin sich seinerseits während seiner Amtsführung als Direktor der beiden erwähnten Pulverfabriken schuldig gemacht hat und die den General zu dem Urteil berechtigen, daß auch das von M. Maissin in Pont de Buis seit Ende 1906 fabrizierte Pulver nicht als einwandfrei gelten könne. Sehr interessant ist die Feststellung, wenn M. Maissin bei der Untersuchung eine auffallende Unkenntnis der bestehenden Bestimmungen gezeigt habe, so sei das wohl erklärlich, denn er sei — abgesehen von seiner Tätigkeit als Direktor der Pulverfabrik von Pont de Buis — noch bei landwirtschaftlichen und industriellen Unternehmungen beteiligt, er sei Mitglied des Generalrates von Finistère sowie schließlich Maire von Relecq-Kerhuon, einer Gemeinde, auf deren Grund und Boden die von seinem politischen Gegner, M. Louppe, geleitete Pulverfabrik von Moulin-Blanc liege!

General Gaudin hält es auf Grund seiner Untersuchung für erforderlich, das gesamte von der Fabrik Pont de Buis gelieferte Pulver einer eingehenden Untersuchung nach Herstellungsverfahren und tatsächlicher Beschaffenheit zu unterziehen, die von der Marine mit Unterstützung des notwendigen technischen Personals auszuführen sei. Für die Reorganisation des service des poudres schlägt er vor:

die genaue Festlegung der Fabrikationsmethoden, von denen keinerlei Abweichung zu gestatten sei;

die Neuregelung des Abnahmeverfahrens;

die Ausstattung der Pulverfabriken mit gut eingerichteten, von dem nötigen technischen Personal bedienten Laboratorien;

die Kontrolle der Fabrikation durch die Abnehmer;

die Wiederherstellung der Disziplin in allen Dienststellen der Pulverfabrikation und die rücksichtslose Unterdrückung aller bisher üblich gewesenen unzulässigen Verfahren.

Der vorstehend wiedergegebene Bericht des General Gaudin, dessen Veröffentlichung die Regierung infolge seines kompromittierenden Inhaltes zunächst für untunlich hielt, die aber auf den von Parlament und Presse ausgeübten Druck hin schließlich doch erfolgte, entwirft ein so erschreckendes, die schlimmsten Erwartungen übertreffendes Bild von den in der französischen Pulverfabrikation herrschenden Zuständen, daß jede weitere Erläuterung überflüssig erscheint. Man darf dabei noch annehmen, daß der General sich bei der Abfassung des Berichtes möglichster Zurückhaltung befleißigt hat, um seinem Minister und der Regierung ihre Stellung nicht unnötig zu erschweren; darauf deutet z. B. die Behandlung der zuerst erwähnten Anklagen Maissins betreffs der technischen Verfahren M. Louppes, die der General vom Standpunkt der Bestimmungen aus für nicht unzulässig erklärt, während er erst in dem weiteren Verlauf seiner Ausführungen die Unzulänglichkeit dieser Bestimmungen einer scharfen Kritik unterzieht. Trotzdem ist der Bericht in seinen Folgerungen klar genug, um die Annahme berechtigt erscheinen zu lassen, daß die Sicherheit der französischen Marine gegen die Wiederholung von Katastrophen wie die der „Jéna" und der „Liberté" recht gering ist, auch nachdem das gesamte vor 1908 hergestellte Pulver

Digitized by Google

ausgeschifft worden ist; denn gerade die Auffrischung auch neueren Pulvers, das sich nicht als stabil erwiesen hat, durch Behandlung mit Alkohol zur Wiederherstellung der Stabilität wird von M. Maissin als äußerst gefährlicher Brauch angesehen.

Daß übrigens die Mißstände nicht auf die von General Gaudin erwähnten beiden Pulverfabriken beschränkt sind, zeigt ein Bericht des Kammerreferenten M. Hubert zum Budget der Pulverfabriken; auch von diesem wird die Abschaffung der Auffrischung alten Pulvers, der Mischung guter und schlechter Lieferungen und anderer unzulässiger Verfahren gefordert. Einzelne besonders bezeichnende Beispiele für die Fahrlässigkeit, die bei der Pulverfabrikation allgemein obwaltet, seien hier noch angeführt: In der (militärischen) Fabrik zu Le Bouchet vergaß man 1908 völlig, dem 3. Los 08 BS Dyphenylamile*) zuzusetzen; anderseits enthielt das 2. Los 08 BCNL ein doppeltes Quantum davon. In Le Bouchet wurden ferner 1908 3 Lose nicht abgenommen, weil die einzelnen Lamellen verschiedenartige Färbung zeigten. Man begnügte sich nun damit, die Lamellen neu zu sortieren, und gab sie dann mit der Bezeichnung „à consommer à bref délai" in Gebrauch. Über die großen Mengen von Pulver B, die von den Abnahmekommissionen als nicht einwandfrei zurückgewiesen werden, macht M. Hubert geradezu erstaunliche Angaben. Besonders bezeichnend ist ein Erlaß über die Vermeidung erhöhter Kosten bei Nichtabnahme von Pulverlieferungen, die man zweckmäßig mit andern Lieferungen vermische, wodurch die Mehrkosten sich auf 2 v. H. des Wertes der Lieferung herabdrücken ließen. — M. Hubert kommt zu dem Schluß, das Monopol der Pulverfabrikation sei aufzuheben und diese sei auf industrieller Grundlage neu zu organisieren.

Von anderen Seiten werden weitere Anklagen gegen die Pulverfabrikation erhoben; so teilt der Budgetberichterstatter der Kammer, M. Painlevé, mit, die auf den Kartuschbüchsen vermerkten Jahreszahlen gäben kein richtiges Bild von dem Anfertigungstermin der betreffenden Lieferung. Bei neuem Pulver könne die Herstellung mehrere Jahre vor dem auf dem Packgefäß verzeichneten Termin erfolgt sein; bei aufgefrischtem Pulver werde nur das Jahr der Auffrischung mit dem Zeichen RM vermerkt; dies Zeichen sei aber meist nicht auf das Etikett gesetzt worden, um die Abnahme nicht zu erschweren. Auf „Liberté" sei Pulver aus dem Jahre 1886 an Bord gewesen, das 1890, 1895 und 1903 aufgefrischt, 1907 mit Pulver dieses Jahres vermischt wurde und schließlich die Jahreszahl 1907 als offizielles Datum ohne das Zeichen RM trug

Maßnahmen zur Verhinderung weiterer Unfälle.

Der französische Ministerrat hat sich mit den vom General Gaudin vorgeschlagenen Maßnahmen zur Untersuchung der gesamten aus der Fabrik von Pont de Buis hervorgegangenen Pulverlieferungen und zur Reorganisation der Pulverfabrikation (S. 1594) durchweg einverstanden erklärt. Der Kriegsminister hat diesen Vorschlägen noch denjenigen, den Ingenieuren und technischen Sekretären der Pulverfabrikation den Charakter als Militärpersonen zu geben, hinzugefügt. Neue Be-

*) Vgl. Novemberheft S. 1444.

Digitized by Google

stimmungen, betreffend die Überwachung und Konservierung des Pulvers an Bord und an Land, sollen erlassen werden.

In personeller Hinsicht hat die Untersuchung eine Reihe von Veränderungen nach sich gezogen. Der Direktor des service des poudres im Kriegsministerium, inspecteur général de 1er classe Béard, ist verabschiedet worden; an seine Stelle ist General Gaudin getreten. M. Maissin ist als Direktor an die Pulverfabrik von Esquerdes versetzt, während M. Louppe in nicht leitender Stellung der Fabrik von St. Médard zugeteilt ist. — Gegen den Kommandanten der „Liberté", Kapitän z. S. Jaurès, den I. Offizier, Fregattenkapitän Joubert, die lieutenants de vaisseau Garnier und Bignon ist eine gerichtliche Untersuchung eingeleitet, um festzustellen, ob bei der Übergabe und Übernahme der Kommandanten- und I. Offiziersgeschäfte oder bezüglich der sonstigen Handhabung des Dienstbetriebes auf der „Liberté" irgendwelche Verstöße gegen die Bestimmungen vorgekommen sind.

Der Marineminister, M. Delcassé, hat eine Anzahl weiterer Vorschriften*) über die Behandlung der Munition und über die Handhabung des Sicherheitsdienstes an Bord erlassen, von denen die wichtigsten hier angeführt seien:

Über die Behandlung von Munition, die bereits in ein Geschütz eingeführt war und aus irgendwelchem Grunde nicht — gemäß der neuen Vorschrift — verfeuert werden kann, ist folgendes verfügt: Das Geschütz darf erst eine Stunde nach Abfeuern des letzten Schusses entladen werden, gleichgültig welcher Art die Ladung ist. Die entladene Munition ist sobald wie möglich der Artilleriedirektion zu übermitteln. Kann dies nicht innerhalb von 8 Tagen geschehen, so ist sie zu versenken. Bis zur Abgabe ist sie in einem offenen, isolierten und wohl überwachten Raum oberhalb des Panzerdecks aufzubewahren.

Ferner ist angeordnet, daß das Pulver, nachdem es 4 Jahre an Bord gelagert hat und daher entsprechend dem Erlaß des Ministers*) auszuschiffen ist, noch 2 Jahre in Landmagazinen aufzubewahren ist.

Die Melinitgeschosse sollen in Zukunft getrennt von der Pulvermunition gelagert werden, um ihre Detonation bei Entzündung von Pulver zu verhindern. Auf Neubauten wird die Anlage der Munitionskammern dieser Vorschrift Rechnung tragen; auf den neueren Schiffen werden die Kammern entsprechend umgebaut werden.

Um unter allen Umständen — auch bei größeren Beurlaubungen — die zuverlässige Handhabung des Sicherheitsdienstes an Bord nach der Feuer- und Verschlußrolle sicherzustellen, hat der Minister schließlich folgendes verfügt: Der Sicherheitsdienst ist zwar in erster Linie auf der Grundlage der Gefechtsrolle aufgebaut, indessen muß für sein zuverlässiges Arbeiten auch unter anderen Verhältnissen Sorge getragen werden. Die Musterung nach der Gefechts- und Kriegswachrolle, die nach den bisherigen Bestimmungen allabendlich abwechselnd mit Feuerlöschübungen stattzufinden hatte, soll in Zukunft im Laufe der täglichen Übungen abgehalten werden. Abends wird nach dem Vonbordgehen der Beurlaubten eine Feuerlösch- oder Lecksicherungsübung

*) Vgl. Novemberheft, S. 1449.

Digitized by Google

nach vorher festgelegtem Plan stattfinden. Außerdem sind auch nachts — solange Leute beurlaubt sind — unvermutet Musterungen nach einer der genannten Rollen abzuhalten.

Die Verhandlungen der Deputiertenkammer über die „Liberté"-Katastrophe.

In der Deputiertenkammer waren nicht weniger als 6 Interpellationen über die Ursachen der „Liberté"-Katastrophe und die damit in Zusammenhang stehenden Vorkommnisse eingebracht, und mancher Politiker mag gehofft haben, daß die Verhandlungen über die „Liberté"-Katastrophe dem Kabinett Caillaux den Todesstoß versetzen würden. Tagelang wurden die Zustände in der Marine und in der Pulverfabrikation einer eingehenden, teilweise vernichtenden Kritik unterzogen. Anträge auf Einsetzung von Untersuchungskommissionen und auf gerichtliche Verfolgung der Schuldigen wurden eingebracht. Trotzdem endeten die Verhandlungen unter Zurückziehung aller dieser Anträge mit einem mit überwältigender Mehrheit der Regierung erteilten Vertrauensvotum, nachdem M. Delcassé in einer glänzenden Rede unter Hinweis auf die Flottenrevue vom 4. September und den Verlauf der Manöver von neuem Begeisterung für die Marine und Vertrauen auf die Leistungsfähigkeit der Seestreitmacht Frankreichs geweckt hatte Da dieser Vorgang — Beseitigung der Wirkungen auch der schärfsten Kritik durch eine geschickte Rede — typisch für die französische Kammer ist und M. Delcassé als Meister in dieser Hinsicht gilt, seien die Worte hier erwähnt, mit denen der „Temps" die Rede des Marineministers charakterisiert: „sa voix claire et incisive, sa diction nuancée qui met les mots utiles en valeur et retient l'attention par sa variété, la clarté de ses exposés, l'émotion contenue aux passages où le cœur a le droit de s'exprimer; par dessus tout un ton de sincérité, de probité consciencieuse font de lui le type classique qu'on a depuis longtemps défini: vir probus dicendi peritus." —

Die in der angedeuteten Behandlung schwerwiegender Mißstände liegende Gefahr — daß man sich nach Durchführung einer Anzahl von Untersuchungen sowie nach Aufstellung zahlreicher Forderungen nach Reformen und Verbesserung der bestehenden Zustände wieder dem alten Schlendrian hingibt, wie es hinsichtlich der Pulverfabrikation in Frankreich ohne Zweifel nach der „Jéna"-Katastrophe geschehen ist, wird nach dem „Liberté"-Unglück und den neuesten Enthüllungen über seine Ursachen wohl kaum mehr zu befürchten sein. Allerdings wird es einer fast übermenschlichen Arbeit bedürfen, um den tiefen und ausgedehnten Sumpf trocken zu legen, auf den man durch die neueste Untersuchung in Frankreich gestoßen ist.

Rdr.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die Hochseeflotte hat die Einzelschiff-Übungen für die Rekrutenausbildung beendet und danach zunächst geschwaderweise geübt. Zur Rekrutenvereidigung in Gegenwart S. M. des Kaisers vereinigten sich dann die gesamten Schiffe der Hochseeflotte in Kiel, um am 13. November gemeinsam die erste Winterreise anzutreten, welche die Flotte bis in den Dezember hinein von ihren Heimatshäfen fern halten wird. — Die Aufklärungsschiffe haben ihre erste Übungsreise im Verbande in der ersten Novemberwoche bis in die schwedischen Gewässer ausgedehnt und daselbst Uddevalla angelaufen. —

Die I. und II. Minensuchdivision sind am 25. Oktober in Cuxhaven in Dienst gestellt und zur Abhaltung von Übungen zunächst nach der Ostsee abgegangen.

Probefahrtgeschwindigkeiten. Im Novemberheft der „Marine-Rundschau" ist unter den Angaben der Geschwindigkeiten der drei neuesten Linienschiffe ein Fehler untergelaufen. Die mittleren Höchstleistungen bei den Meilenfahrten der drei Schiffe sind folgende: „Ostfriesland" 21,239 kn, „Thüringen" 21,075 kn, „Helgoland" 20,31 kn.

S. M. Großer Kreuzer „Moltke" erreichte als Mittel aus den Meilenfahrten bei Neukrug 28,1 kn.

Stapelläufe. Auf den Howaldtswerken lief am 10. November kurz nach 11 Uhr im Beisein des Kaisers und der Kaiserin, des Prinzen und der Prinzessin Heinrich von Preußen und des Staatssekretärs des Reichsmarineamts das Linienschiff „Ersatz Hagen" glücklich vom Stapel. Großadmiral v. Koester hielt die Taufrede, und Prinzessin Viktoria Luise taufte das Schiff auf den Namen „Kaiserin".

Am 4. November lief in Bremen der kleine Kreuzer „Ersatz Cormoran" von Stapel und erhielt vom Oberbürgermeister von Stralsund den Namen dieser alten, durch ihre wechselvollen Geschicke bekannten Stadt.

Wenig bekannt dürfte es sein, daß schon ein preußisches Kriegsfahrzeug den Namen „Stralsund" erhielt. Auf Grund der Wiener Kongreßakte hatte 1815 Schweden 6 Kanonenschaluppen zur Küstenverteidigung an Preußen abgetreten. Diese waren allerdings unbrauchbar; mit ihnen trat aber der schwedische Marineleutnant Longé, dessen Name einen ehrenvollen Platz in der Geschichte unserer Marine beansprucht, in preußische Dienste und empfahl den Bau von schnellsegelnden Kriegsschunern. Aus Mangel an Geld beschränkte man sich auf den Bau eines einzigen dieser Fahrzeuge. Es wurde von dem preußischen Ingenieurhauptmann Gaede gebaut, lief 1816 von Stapel und erhielt den Namen „Stralsund". Es war 71 Fuß lang, $21^3/_4$ Fuß breit, hatte einen Tiefgang von $6^3/_4$ Fuß und konnte auch mit Riemen fortbewegt werden. Als Bewaffnung trug es vorn und hinten je einen 24-Pfünder und auf beiden Seiten je vier 12-Pfünder. Die Besatzung sollte nur für die Zeit der Indienststellung angemustert werden. Durch Order vom 28. November 1816 wurde auch Bestimmung über die von dem Schuner „Stralsund" zu führende preußische Flagge getroffen. Danach sollte diese aus weißem Grundtuch bestehen, dreieckig ausgezackt sein und in der Mitte den preußischen Adler sowie in der oberen Ecke beim Flaggenstock das Eiserne Kreuz tragen. Tatsächlich hat die preußische Marine diese Flagge auch bis zu ihrem Übergang an den Norddeutschen Bund geführt. „Stralsund" konnte demnach den Ruhm beanspruchen, das erste

Digitized by Google

preußische Kriegsfahrzeug zu sein, das von vornherein mit der Bestimmung, als solches zu dienen, erbaut, die preußische Kriegsflagge führte. 1817 machte es seine Probefahrt, die seine einzige Fahrt blieb. Die Stadt Stralsund ist seit jener Zeit in enger Beziehung zu der preußischen Marine geblieben.

Das Kreuzergeschwader, über dessen Tätigkeit im chinesischen Aufstandsgebiet besonders berichtet worden ist, hat inzwischen folgende Häfen besucht: „Gneisenau" hat Nanking verlassen und sich mit dem Geschwaderchef an Bord nach Schanghai begeben, wohin „Leipzig" nach Anlaufen von Kiukiang, Nanking und Wusung gefolgt ist. „Scharnhorst" ist noch in Tsingtau verblieben, „Emden" von dort nach Beendigung seiner Überholungsarbeiten nach Taku gegangen.

„Nürnberg" ist in Shanghai verblieben, während „Iltis" von Nanking nach Hankau gegangen ist, woselbst auch „Luchs" nach fertiggestellter Reparatur in Tsingtau über Nanking eingetroffen ist. „Vaterland" ist nur eine Woche nach Tschangscha versegelt, im übrigen gleichfalls vor Hangkau verblieben. „Jaguar" ist von Amoy nach Swatau und Honkong gegangen, hat von dort Canton und Futschau besucht und ist nach Swatau zurückgelaufen. „Tiger" ist vor Hankau abgelöst worden und nach Nanking abgegangen, „Tsingtau" von Hongkong nach Canton. „Otter" liegt in Tschunking, während „S 90" nach Wusung über Nanking, Hankau und Schanghai nach Tsingtau, „Taku" von Tsingtau über Nanking, Hankau, Kiukiang, Nanking und Wusung nach Schanghai gegangen sind.

Australische Station. „Condor" hat Saipan auf den Marianen verlassen, ist in Guam eingetroffen und hat damit nach einer Abwesenheit von gerade fünf Monaten wieder die australische Station erreicht, um sofort auf dieser die Winterrundreise aufzunehmen. Diese hat ihn zunächst nach Ponape (Karolinen) und Jaluit (Marschallinseln) geführt. Jetzt ist das Schiff unterwegs nach Apia (Samoa). „Cormoran" wird nach seinem Eintreffen Apia verlassen und nach Jaluit in See gehen. „Planet" vermißt noch vor Matupi.

Ostafrikanische Station. „Seeadler" hat die Rundreise durch das Schutzgebiet fortgesetzt und Lindi, Mikindani und Kilwa Kisiwani angelaufen. Nach Daressalaam zurückgekehrt wurde das Schiff nach Jufi-Hafen, 200 sm südlich von Mozambique, zur Hilfeleistung bei dem aufgelaufenen Dampfer „Irmgard" der Hamburg-Bremen-Afrika-Linie gerufen, nachdem der Versuch, das Schiff durch den zur Verfügung stehenden kleineren Schleppdampfer abzubringen, mißlungen war. Dem „Seeadler" gelang das Abschleppen der „Irmgard", worauf er unter Anlaufen von Mozambique nach Daressalaam zurückkehrte. „Geier" hat Aden erreicht und ist von dort nach Port Said und dem Piräus weitergegangen.

Westafrikanische Station. „Berlin" und „Eber" liegen abwechselnd vor Agadir zur Wahrnehmung des Schutzes der deutschen Interessen und haben während des letzten Monates wie bisher Las Palmas als Post- und Kohlenstation benutzt. „Möwe" ist in ihrem Vermessungsgebiet an der Deutsch-Südwest-Afrikanischen Küste tätig; Poststation Lüderitzbucht.

Hilfeleistung. Für die durch S. M. S. „Eber" auf der Reede von Agadir einem spanischen Dampfer geleistete ärztliche Hilfeleistung hat die spanische Fischereigesellschaft „Pesca Maritima Nacional" zu Barcelona in einem Schreiben an den dortigen Generalkonsul ihren Dank ausgesprochen und zugleich mit besonderer Erkenntlichkeit auf die wiederholt durch die Kaiserliche Marine der spanischen Flagge zuteil gewordene Aufmerksamkeit hingewiesen. —

Ostamerikanische Station. Mit der unter dem 30. Oktober gemeldeten Ankunft des großen Kreuzers „Hertha" in Barbados haben jetzt sämtliche vier Seekadetten- und Schiffsjungenschulschiffe für die nächsten Monate die ostamerikanische

Digitized by Google

Station erreicht, um diese erst wieder in den ersten Wochen des neuen Jahres zu verlassen. Zunächst haben die Kreuzer „Hertha" „Vineta" und „Viktoria Luise" Aufenthalt in dem westindischen Archipel zu nehmen, während die „Hansa" noch eine Kreuzfahrt an der Ostküste der Vereinigten Staaten auszuführen hat. In Philadelphia hatte die „Hansa" auch eine Begegnung mit der „Bremen". Die „Hansa" soll jetzt südwärts dampfen, um gleichfalls Westindien zu erreichen. Die „Bremen" ist nach Newport-News gegangen.

Mittelmeer. „Loreley" ist von Therapia nach Galata versegelt.

— Ablösungstransporte. R. P. D. „Gneisenau" hat mit den vom Kreuzergeschwader abgelösten Offizieren und Mannschaften am 14. November Hamburg erreicht. Der von Hamburg am 5. Oktober ausgelaufene R. P. D. „Roon" mit dem Fähnrichstransport für das Kreuzergeschwader trifft in diesen Tagen auf der chinesischen Station ein. Der Dampfer „Bürgermeister" mit dem Ablösungstransport für „Eber" ist am 23. Oktober über Antwerpen und Southampton in Las Palmas eingetroffen, hat den Transport dort abgegeben und seine Reise fortgesetzt; die abgelöste Eberbesatzung traf mit der „Henny Woermann" über Teneriffa, Madeira, Southampton und Boulogne am 31. Oktober in Hamburg ein.

R. P. D. „Kleist" ist mit dem Ablösungstransport für „Planet" auf Ausreise gegangen. Auch die „Berlin"-Besatzung ist teilweise abgelöst worden, und zwar trat der Ablösungstransport auf dem „Alexander Woermann" am 25. Oktober die Ausreise an und erreichte am 2. November Las Palmas; dort fand der Wechsel statt, und der abgelöste Besatzungsteil ging bereits am 3. November auf dem Dampfer „Hans Woermann" auf Heimreise. Dies Schiff traf über Teneriffa und Funchal am 13. November in Hamburg ein.

R. P. D. „Main" brachte den Fähnrichstransport für S. M. S. „Bremen" am 12. Oktober von Bremen aus über Hoboken nach Baltimore und traf am 14. November von dort wieder in Bremerhaven ein.

— Gedenkfeiern. Die Feier des 100jährigen Geburtstages des Prinzen Adalbert von Preußen, als des Schöpfers der Königlich Preußischen Marine fand am 30. Oktober in den Marinegarnisonen sowie in Berlin in würdiger Weise statt. Auf ein Huldigungstelegramm der in Groß-Berlin wohnenden etwa 50 ehemaligen Admirale und höheren Seeoffiziere an S. Majestät antwortete der Kaiser an den Admiral v. Knorr:

Neues Palais, 29. Oktober 1911.

Den unter ihrem Vorsitz zur hundertjährigen Erinnerungsfeier des Geburtstages des in Gott ruhenden Prinzen Adalbert vereinigten inaktiven Seeoffizieren spreche Ich Meinen wärmsten Dank für das Mir dargebrachte treue Gedenken aus. Mit Ihnen vereinige Ich Mich in dem Gedächtnis an den verewigten Prinzen, der schon vor zwei Menschenaltern mit klarem Blick die Bedeutung einer starken Flotte erkannte und unausgesetzt bestrebt war, für die Fortentwicklung unserer Seemacht zu wirken. Wilhelm."

— Zur 50jährigen Wiederkehr des Unterganges der preußischen Korvette „Amazone". Das eben erschienene 10. Heft, 5. Jahrgang, der vom Institut für Meereskunde herausgegebenen Sammlung „Meereskunde" bringt die Aufzeichnungen des Segelschiffskapitäns Georg Wilhelm Kroß unter dem Titel „Die Fahrten eines deutschen Seemanns um die Mitte des 19. Jahrhunderts". Sie sind von den Nachkommen des im vorigen Jahre im 92. Lebensjahre in Burg auf seiner Heimatinsel Fehmarn verstorbenen Verfassers mit Erlaubnis seiner Witwe herausgegeben. Aus ihnen seien die Beobachtungen über die „Amazone" hier angeführt.

Digitized by Google

Kapitän Kroß hatte mit der neuen etwa 600 Tonnen großen Hamburger Bark „Neuhof" am Morgen des 12. oder 13. November die Elbe verlassen. Gegen Abend frischte der Wind auf, wurde nach Mitternacht stürmisch, so daß anderen Morgen 5 Uhr die Bark schon dichtgerefft NW steuerte, um von der Küste frei zu bleiben.

„Bei Tagesanbruch hatte ich ein russisches Schiff, das mit mir aus Cuxhaven gesegelt war, an der Luvseite und die preußische Korvette „Amazone" in Lee. Beide Schiffe waren ziemlich in meiner Nähe. Die Korvette kannte ich genau, denn sie hatte mir in Hamburg längsseit gelegen. Ich ließ die Nationalflagge hissen. Der Russe antwortete, aber auf der Korvette kam keine Flagge zum Vorschein. Mein Steuermann stieg noch in den Besanmast, um das Schiff besser sehen zu können, und meldete mir, als er wieder auf Deck war, das Schiff läge ganz unter Wasser. Wir führten zu der Zeit noch die beiden dichtgereften Marssegel und drei Stagsegel, während die „Amazone" nur das dichtgerefte Großmarssegel allein gesetzt hatte. So liefen wir der Amazone bald davon und verloren sie aus Sicht."

Durch diese Darstellung wird bestätigt, daß sich die „Amazone" nicht von den Untiefen freihalten konnte und auf ihnen mit Mann und Maus verloren ging.

— Die beiden Torpedodivisionen in Kiel und Wilhelmshaven blickten am 2. November auf ihr 25jähriges Bestehen zurück. Die Torpedodivisionen sind aus den Torpedodetachements entstanden, deren Mannschaften seinerzeit bei ihrer Bildung aus den Matrosen- und Werftdivisionen entnommen worden sind.

— Zum 25jährigen Bestehen des „Neuen Hafens" in Wilhelmshaven. Am 13. November 1911 waren 25 Jahre verflossen, seitdem der „Neue Hafen" in Wilhelmshaven dem Verkehr übergeben wurde. Die Leitung des Baues lag in den Händen des Hafenbaudirektors Rechtern. Die Einweihung des Hafens erfolgte am 13. November 1886 in Gegenwart des Chefs der Admiralität v. Caprivi, des Stationschefs, Vizeadmirals Graf v. Monts, des Inspekteurs der II. Marineinspektion, Kapitäns zur See Valois, und des Inspekteurs der Marineartillerie, Kapitäns zur See Stenzel, sowie von Vertretern der Stadt und sonstiger Behörden. Das unter dem Kommando des Kapitäns zur See Stempel stehende Panzerschiff „Friedrich Carl", das erst kürzlich aus dem Mittelmeer zurückgekehrt war und zurzeit als Wachtschiff diente, lag unter Flaggengala auf Reede, um als erstes Schiff die neue Einfahrt zu passieren. Das Wetter war mehr als ungemütlich. Der Regen goß in Strömen, ein starker böiger Wind ließ die Nässe um so unangenehmer empfinden und gestaltete die Einfahrt des Schiffes, das mit seiner hohen Takelage eine gute Angriffsfläche bot, ziemlich schwierig. Es wurde zunächst etwas gegen die Südmole gedrückt, passierte dann aber glücklich die Schleuse und machte am Ostkai fest. Zu gleicher Zeit mit dem „Neuen Hafen" konnte auch der in diesen mündende etwa 75 km lange Ems-Jade-Kanal, der die Städte Wilhelmshaven und Emden verbindet und unter Leitung des Regierungsbaumeisters Bieske, späteren Hafenbaudirektors in Danzig, gebaut wurde, eingeweiht werden. Von den vorgenannten Persönlichkeiten weilen nur noch der Vizeadmiral z. D. Valois und der Kontreadmiral z. D. Stempel unter den Lebenden.

— 40 Jahre Marinegarnison. Zwei Wilhelmshavener Marineteile, die 2. Werftdivision und das 2. Seebataillon, konnten am 26. Oktober auf eine 40jährige Zugehörigkeit zu Wilhelmshaven zurückblicken. Eine größere Marinegarnison erhielt Wilhelmshaven erst nach Beendigung des Krieges, indem am 26. Oktober 1871 die Bildung einer Matrosen-Stammdivision und einer Werftdivision für die Marinestation der Nordsee befohlen und am 15. November desselben Jahres die 1. Kompagnie des Seebataillons von Kiel nach Wilhelmshaven übergeführt

Digitized by Google

wurde. Hervorgegangen sind sämtliche Marineteile in letzter Linie aus dem auf Grund der Order vom 5. September 1848 gebildeten Marinebataillon, das, unter dem Befehl des Majors Gaede stehend, zur Bemannung der damals vorhandenen preußischen Kriegsfahrzeuge dienen sollte.

Im einzelnen vollzog sich die Bildung der Wilhelmshavener Garnison in der Weise, daß zunächst die 1. Kompagnie der Marinekorps von Danzig und Stralsund nach der Jade verlegt wurde. Diese bildete demnach die erste Marinegarnison in Wilhelmshaven; ihr folgte am 13. September 1870 die 1. Abteilung der Stammdivision der Flotte der Ostsee. Auf Grund einer Order vom 26. Oktober 1871 schied diese Abteilung dann aus der Stammdivision der Ostseeflotte aus und bildete den Stamm der „Stammdivision der Nordseeflotte". Ferner gab die Werftdivision, die hinfort die Bezeichnung „Werft-Division der Ostseeflotte" zu führen hatte, zum 15. November die Hälfte der Mannschaft nach Wilhelmshaven ab, wo aus ihr die „Werft-Division der Nordseeflotte", bestehend aus einer Maschinisten- und einer Heizerkompagnie, gebildet wurde, und schließlich wurde die 1. Kompagnie des Seebataillons am 15. November von Kiel nach Wilhelmshaven übergeführt. Im Frühjahr 1872 wurde die 4. Abteilung der Stammdivision der Ostseeflotte als 2. Abteilung zur Stammdivision der Nordseeflotte versetzt. Sie erhielt vorübergehend Oldenburg als Garnison und wurde erst am 10. Juni 1872 von dort nach Wilhelmshaven verlegt. In demselben Jahre wurden die Bezeichnungen 1. und 2. Matrosen- bzw. Werftdivision eingeführt und die Teilung der Werftdivisionen in eine Maschinistenabteilung, bestehend aus einer Maschinisten- und einer Heizersektion, und einer Handwerkerabteilung verfügt. Ferner gab die 1. Matrosendivision die ihr bisher attachierte Schiffsjungenkompagnie zur Formierung einer Schiffsjungenabteilung in Friedrichsort ab, und schließlich wurde die Formierung von 3. Abteilungen bei den Matrosendivisionen angeordnet und am 15. Januar 1873 durchgeführt.

Im Sommer desselben Jahres wurde die 2. Kompagnie des Seebataillons nach Wilhelmshaven verlegt, womit die Formierung der für die Marinestation der Nordsee bestimmten Marineteile ihren vorläufigen Abschluß fand.

— Änderung des Fahneneides. Durch kaiserliche Kabinettsorder wird auch für die Marine der Fahneneid dahin geändert, daß die Bekräftigungsformel am Schlusse des Eides für die Angehörigen der christlichen Bekenntnisse fortan gemeinsam dahin zu lauten hat: „So wahr mir Gott helfe durch Jesum Christum und sein heiliges Evangelium."

— Namenänderung. Die ehemalige, 1877 gebaute Schulfregatte „Moltke" liegt jetzt in Kiel an der Blücherbrücke und dient als Kasernenschiff für die Mannschaften der Unterseebootsflottille. Der Kaiser hat für das Aufenthaltsschiff der Unterseebootsmatrosen den Namen „Acheron" angeordnet.

— Stiftung. Vom Landesverbande des deutschen Flottenvereins für das Großherzogtum Sachsen-Weimar ist ein Betrag von 2000 ℳ als Stiftung für S. M. S. „Thüringen" dem Staatssekretär des Reichsmarineamts überwiesen worden. Dieser Betrag ist als Überschuß einer Sammlung zur Aufbringung der Kosten der von den Thüringer Landesverbänden des Flottenvereins veranlaßten Ausstattung S. M. S. „Thüringen" mit Bildnissen landschaftlich hervorragender Punkte der Thüringer Lande verblieben. Seine Zinsen sollen nach der Bestimmung des Landesverbandes für das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach zu „Prämien für hervorragende Leistungen auf den verschiedenen Gebieten des seemännischen Dienstbetriebes Verwendung finden, um auch unter der Mannschaft die Erinnerung an das Land, dessen Namen ihr Schiff trägt, wachzuhalten".

Digitized by Google

— Am 24. September starb in Berlin der Kapitän zur See a. D. Caesar. Es soll ihm in der Marine unvergessen bleiben, daß seiner mutigen und selbstlosen Hingabe seinerzeit bei dem Orkan vor Apia am 16. März 1889 die Rettung des größten Teiles der Adler-Besatzung mit zu verdanken ist. Er war damals Oberleutnant zur See und begab sich in die Kettenkasten des Schiffes, um dort die auf Tamp ausgesteckten Ankerketten unter schwerer persönlicher Lebensgefahr zu schlippen. Hierdurch zerschellte der Adler nicht am Rande der hinter ihm liegenden Korallenklippen, wie das Kanonenboot Eber, sondern wurde von einer riesigen See quer auf das Riff geworfen, so daß am nächsten Morgen die Rettung der Mannschaften und Offiziere möglich war.

— Schiffahrts-Dividenden. Mit der Erneuerung des nordatlantischen Passagepools auf die Dauer von fünf Jahren ist der Friede in der nordatlantischen Fahrt auf lange Zeit hinaus gesichert und die Grundlage für ein ersprießliches Arbeiten auf diesen wichtigen Routen wiedergegeben. Dieser nach vielen und schwierigen Verhandlungen endlich erzielte Erfolg, der Sieg des Kartellgedankens, läßt auch die Hoffnung zu, daß bei dem noch zu regelnden südamerikanischen Abkommen gleichfalls schließlich ein Weg gefunden wird, um den drohenden Ratenkampf in der Fahrt nach Südamerika zu vermeiden, der die eben wieder erreichte Wirtschaftlichkeit der beteiligten Linien aufs neue ernstlich gefährden müßte. Unter dem Schutz der Kartelle haben die deutschen Gesellschaften in dem laufenden Jahre durchaus befriedigend gearbeitet, so daß voraussichtlich recht günstige Ergebnisse bei den einzelnen Gesellschaften zu erwarten sind. Besonders lebhaft gestaltete sich der Frachtenverkehr auf allen Linien, und es ist anzunehmen, daß die Gesellschaften, die ein reines Frachtengeschäft betreiben, am besten abschließen werden. Die kurze Zeit bis zum Ablauf des Rechnungsjahres läßt jetzt auch schon einen Rückschluß auf die voraussichtliche Höhe der Dividendenabschlüsse zu, denn die noch fehlenden Wochen können an dem Resultat nicht mehr viel ändern, weil die jetzt angetretenen weiten Reisen erst im folgenden Jahre zur Verrechnung gelangen. Für die allgemein befriedigende Geschäftslage spricht allein schon die Tatsache, daß im abgelaufenen Jahre fast alle Reedereien eine lebhafte Bautätigkeit entwickelten, die sicher unterblieben oder doch mindestens erheblich eingeschränkt worden wäre, wenn in den Verwaltungen nicht die Überzeugung von einer Andauer der guten Geschäftslage herrschen würde. Eine größere Zahl unserer deutschen Großschiffahrtslinien rechnet dementsprechend dieses Jahr mit einer Erhöhung der Dividenden.

— Stapellauf von Kauffahrteischiffen. In Flensburg ist der für die Firma Podeus in Wismar bestimmte Frachtdampfer „Rostock", ein Schiff von 3900 t Tragefähigkeit, von Stapel gelaufen.

T. T.

⚜

England. Allgemeine Lage. Am 11. November hat das englische Königspaar an Bord des Dampfers „Medina", begleitet von den Kreuzern „Natal", „Defence", „Argyll", „Cochrane", die Ausreise nach Indien zur Abhaltung des Krönungsfestes in der altheiligen Residenzstadt Delhi angetreten. Beim Inseegehen von Portsmouth aus gaben die I. Division der Heimatflotte und das I. Kreuzergeschwader dem scheidenden Monarchen bis Portland das Geleit. Das Herrscherpaar wird am 2. Dezember in Bombay eintreffen, den Monat Dezember hindurch in Indien verweilen, am 12. Dezember das große Durbar festlich begehen, am 10. Januar die Rückkehr antreten und am 31. Januar wieder in der Heimat eintreffen. Zur Er-

Digitized by Google

ledigung dringender Regierungsgeschäfte während der Abwesenheit des Königs ist ein besonderer Staatsrat eingesetzt worden.

Eine bedeutende Persönlichkeit ist zu Beginn des Monats unerwartet und freiwillig aus der Leitung des politischen Lebens geschieden: Mr. Balfour ist als Führer der unionistischen Partei zurückgetreten. Lange Jahre hindurch hat er, als Premierminister oder als Leiter der Opposition, eine hervorragende Rolle gespielt. Zum Teil mögen nun die wiederholten Niederlagen der Unionisten bei den Wahlen und Meinungsverschiedenheiten innerhalb der eigenen Partei, vor allem über die Schutzzollfrage, ihn zu diesem Schritte veranlaßt haben, daneben auch, nach seiner eigenen Aussage, die Erkenntnis, daß ihm bei herannahendem Alter die Anpassungsfähigkeit allmählich verloren gehe, die in so schnell fortschreitenden Zeiten Haupterfordernis des Staatsmannes sei. Im Oberhause wird zunächst Lord Landsdowne die Partei weiterführen, zum eigentlichen Nachfolger Lord Balfours im Unterhause ist Mr. Bonar Law ausersehen worden.

— Marinepolitik. Unerwartet hat ein Tausch im englischen Ministerium stattgefunden, der den bisherigen Ersten Lord der Admiralität Mr. Mc Kenna zum Staatssekretär des Innern gemacht, Mr. Winston Churchill aber, den bisherigen Inhaber des letzteren Postens, an die Spitze der Marineverwaltung gestellt hat. Über die Gründe dieses Wechsels ist sich die englische Presse selbst nicht ganz im klaren; nicht von der Hand zu weisen ist immerhin die Möglichkeit, daß die nachgewiesenermaßen falschen Angaben, die Mr. Mc Kenna seinerzeit über die deutschen Flottenrüstungen vor dem Parlament gemacht hat, ihm sein Auftreten im Hause gerade auf dem Marinegebiet nicht eben erleichtert haben. »Army and Navy Gazette« meint, es sei „kein ersichtlicher Grund dafür vorhanden, warum der Wechsel jetzt stattfindet und warum er überhaupt stattfindet". »Daily Graphic« glaubt, Mr. Mc Kenna sei „der Wut der Sparsamkeits- und Abrüstungspolitik zum Opfer gefallen. . . . . Allerdings hat er sich bezüglich der Fortschritte des deutschen Flottenbaues geirrt, und dieser Irrtum hat seinen Gegnern eine Handhabe gegeben, die sie anscheinend zu seiner Entfernung aus der Admiralität benutzt haben".

Der bisherige Erste Lord der Admiralität hat seinen Posten seit April 1908 innegehabt. Im großen und ganzen wird seine Amtsführung in der Presse günstig beurteilt. »Times« beglückwünscht ihn zu der Festigkeit, mit der er die Forderungen der Admiralität verteidigt hat.

Mr. Winston Churchill wird als früherer Anhänger der »little navy«-Partei und ehemaliger Sparsamkeitsprediger nicht gerade von allen Seiten freudig begrüßt; in Wirklichkeit scheint es aber kaum zweifelhaft, daß der Personenwechsel keine Änderung der Marinepolitik bedeutet. »Daily Telegraph« steht mit seiner Ansicht etwa auf der Mitte, wenn er schreibt: „Es ist allgemein bekannt, daß vor einigen Jahren Mr. Churchill glaubte, es könne an den Marineausgaben wesentlich gespart werden und daß er im Verein mit Lloyd George der Erhöhung der Flottenforderungen für das Jahr 1909/10 um etwa 5 Millionen £ energisch entgegentrat. Damals war Mr. Churchill ein eifriger Verteidiger der Sparsamkeitspolitik, aber man darf annehmen, daß die späteren Ereignisse in Europa seine Ansichten über die Rüstungsfrage im allgemeinen günstig beeinflußt haben. Seitdem trat er für den vom Premierminister aufgestellten Grundsatz ein, die unzweifelhafte Herrschaft zur See müsse die Grundlage sein, auf der das Inselkönigreich mit seinen Kolonien ruhe. Ferner erklärte er, England müsse und könne zur See jedem wahrscheinlichen Bunde von Seemächten mit Sicherheit überlegen sein. In diesen Äußerungen ist zwar nicht von einem bestimmten Standard die Rede, aber sie lassen erkennen, daß Mr. Churchill auf Grund eines tieferen Einblicks in die auswärtige Politik und eines eingehenden

Digitized by Google

Studiums der Verteidigungsmittel die Bedeutung einer überlegenen Flotte erkannt hat."

Der neue Erste Lord ist erst 37 Jahre alt, jünger als jemals irgendeiner seiner Vorgänger, er gilt als eine der beachtenswertesten Persönlichkeiten des liberalen Ministeriums. In einer längeren Ansprache auf dem Lordmayors-Bankett hat er selbst zur marinepolitischen Lage mit folgenden Worten Stellung genommen, die gleichsam ein Programm bedeuten: „Unsere Flotte ist stark; wir haben sie für alle Anforderungen stark genug erhalten; aber sie ist nicht nur stark, sondern auch kriegsbereit, jeden Augenblick bereit, ihre ganze Stärke zum Besten des Reiches einzusetzen. Es ist heute kein Grund ersichtlich, warum die doppelte Aufgabe, die ganze Stärke der Flotte und ihre unverzügliche Kriegsbereitschaft aufrecht zu erhalten, nicht erfüllt werden könnte, ohne auf die von meinem Vorgänger angekündigte Herabsetzung der Marineausgaben von ihrer bisherigen abnormen Höhe zu verzichten. Eine solche Herabsetzung ist unter allen Umständen wünschenswert, vorausgesetzt, daß die Sicherheit des Reiches in keiner Weise gefährdet wird. Die Stärke unserer Rüstung hängt notwendigerweise von der Rüstung anderer Mächte ab. Es wäre Heuchelei, wollte man bestreiten, daß das plötzliche und schnelle Anwachsen der deutschen Flotte einen Hauptfaktor in unseren Überlegungen sowohl hinsichtlich der Ausgaben als auch des Neubauprogramms bildet. Wollte man dies in Abrede stellen, so würde man der außerordentlichen und großartigen Schöpfung, die in den letzten Jahren aus deutscher Energie und deutscher Wissenschaft hervorgegangen ist, zu wenig Gerechtigkeit widerfahren lassen. Es würde auch töricht sein zu leugnen, daß der Flottenwettstreit allen Schwierigkeiten zugrunde liegt, die zwischen den beiden Mächten entstanden sind und die bisher alle ernsten Anstrengungen, zu einem wirklich freundlichen Einvernehmen zu gelangen, vereitelt haben. Solange dieser Wettstreit noch andauert, werden Mißtrauen und Unruhe stets lebendig sein, und ein Übel wird dem andern in langer Kette folgen. Wir sind nicht so anmaßend zu behaupten, daß die Schuld nur auf einer Seite liegt. Aber die Aufrechterhaltung der Suprematie zur See ist für uns Grundbedingung. Auf ihr beruht unser Leben und die Freiheit, die wir uns fast ein Jahrtausend hindurch erhalten haben.

Für das nächste Jahr sieht das Flottengesetz, das nach seiner Durchführung Deutschland eine prächtige und gewaltige, an Stärke nur der unsrigen nachstehende Flotte gibt, das Aufhören der Vermehrung der Schiffszahl und die Herabsetzung der Bauquote an neuen Schiffen auf die Hälfte der bisherigen Bauquote vor. Bisher ist dieses Gesetz, wie es vom Reichstag genehmigt worden ist, in keiner Weise überschritten worden, und ich bezeuge mit Vergnügen, daß die Erklärungen der deutschen Minister durch die Tatsachen in vollem Umfang bestätigt worden sind. Die Lage ist heute derart, daß die einfache Durchführung des Gesetzes — ohne jede Vermehrung — für Europa eine große und fühlbare Erleichterung bedeuten würde. Auf jeden Fall wäre die Hochwassermarke erreicht, die ganze Welt würde aufatmen und die Stimmung unter den Völkern würde vertrauensvoller und freundlicher werden. Wenn anderseits die schon großen Bauprogramme anderer Mächte durch Vermehrungen weiter anschwellen würden, so würde das für uns und andere Staaten außerordentlich bedauerlich sein; aber ich habe im Namen der Regierung zu erklären, daß von allen Staaten und Nationen der Welt England am ersten in der Lage sein wird, die Last zu tragen, wie es der letzte Staat sein wird, der dem Rufe der Pflicht nicht gehorcht."

Im übrigen hat der neue Erste Lord seine Tätigkeit mit einem mehrtägigen Aufenthalt in Portsmouth begonnen, der ihm neben anderem Gelegenheit zur Teilnahme an einer Fahrt mit dem Unterseeboot „D 3" und dem Zerstörer „Swift" gab. Von verschiedenen Seiten wird ihm die Absicht zugeschrieben, einen Admiralstab (**Naval War Staff**) einrichten zu wollen.

Digitized by Google

Zu dem bevorstehenden Marineetat äußert »Naval and Military Record« die Ansicht, daß das englische Bauprogramm für 1912 nicht weniger als drei große Schiffe enthalten könne, trotz der von Mr. Mc Kenna in Aussicht gestellten Herabsetzung der Marineausgaben.

»Morning Post« meint, daß die seit 1906 aufgegebene Politik, die Kosten von größeren Hafenbauten aus Anleihen zu bestreiten, wieder aufgenommen werden und daß mit dem nächsten Etat eine entsprechende Vorlage eingebracht werden wird. Bei der großen Anzahl der im Bau befindlichen Schiffe würde eine Herabsetzung der Ausgaben nicht möglich sein, wenn auch noch die Kosten der Erweiterungsanlagen in Rosyth (s. „Häfen, Werften, Küstenverteidigung") aus dem laufenden Etat bestritten werden sollten.

Über den Gedanken eines Rüstungsabkommens schreibt »Naval and Military Record« ablehnend: „Von allen Nachrichten, die in letzter Zeit durch die Presse gegangen sind, ist keine bedenklicher als die, daß zurzeit Verhandlungen zwischen der englischen und der deutschen Regierung über ein Rüstungsabkommen schweben. Bisher hat noch niemand eine Grundlage angegeben, auf der ein solches Abkommen zustandekommen könnte. Wie kann die englische Admiralität Zusicherungen über das Maß ihrer Rüstungen abgeben, wenn sie nicht bereit ist, den two-Power standard fallen zu lassen, der doch von der Tätigkeit oder Untätigkeit nicht einer einzelnen sondern zweier Mächte abhängig ist? Und wenn Deutschland auf Grund eines solchen Abkommens seine Marineausgaben herabsetzen könnte, wer garantiert dafür, daß es nicht Österreich-Ungarn eine große Summe zu rein nominellen Bedingungen für Seerüstungen leiht? Dieser Gedanke mag phantastisch sein, jedenfalls weist er aber auf die Gefahren eines Abkommens hin, an dem nur zwei Mächte beteiligt sind. Vom britischen Standpunkt aus kann man wohl sagen, daß der Zeitpunkt für ein solches Abkommen, wenn es überhaupt je möglich war, jetzt vorbei ist."

— Kolonialmarinen. Ein Mitglied des australischen Parlaments beantragte, Schritte gegen solche Handelsdampfer in den australischen Gewässern zu unternehmen, die im Kriegsfalle in Kreuzer umgewandelt werden könnten und ihre Armierung an Bord führten. Der Premierminister Fisher erwiderte, die Regierung werde den Antrag in Erwägung ziehen. Als jedoch von anderer Seite angedeutet wurde, daß der Antrag gegen die deutschen Dampfer gerichtet sei, erklärte der Premierminister, er könne zu seinem Bedauern nicht weiter auf die Angelegenheit eingehen, weil der Name einer befreundeten Nation genannt worden sei. Die Debatte wurde kurz danach abgebrochen.

Die beiden Zerstörer „Yarra" und „Paramatta" von der australischen Marine haben Befehl erhalten, sich für die nächsten Wochen unter das Kommando des Chefs des englisch-australischen Geschwaders zu stellen; sie sollen zu ihrer Ausbildung an einigen Übungen dieses Verbandes teilnehmen.

Die kanadische Regierung hat den Panzerkreuzer „Aboukir" von der englischen Marineverwaltung angekauft; das Schiff ist 1900 von Stapel gelaufen. Wegen Strandung des Schulkreuzers „Niobe" hat die kanadische Regierung kriegsgerichtliche Untersuchung angeordnet; um die nötige Anzahl älterer Offiziere zur Abhaltung eines Kriegsgerichts herbeizuschaffen, hat das IV. Kreuzergeschwader Befehl erhalten, im Laufe des November nach Halifax zu gehen. — Die Unzufriedenheit unter dem Personal, das von der englischen zur kanadischen Marine übergetreten ist, scheint immer größere Ausdehnung anzunehmen; die Leute werden schlecht bezahlt und sehen sich in jeder Hinsicht in ihren Erwartungen getäuscht; die Zustände auf „Rainbow" werden als unhaltbar geschildert.

Digitized by Google

— Seekriegsrecht. Die Bewegung gegen die Ratifizierung der Londoner Deklaration setzt erneut ein. Die Imperial Maritime League hat eine u. a. von 200 Handelskammern, Schiffahrtsgesellschaften und von über 300 Generalen und Admiralen unterzeichnete Immediateingabe vorgelegt, mit der Bitte, die Frage durch eine Sonderkommission untersuchen zu lassen, bevor England seinen Beitritt zu den Beschlüssen erklärt.

Auch die Navy League agitiert gegen die Ratifizierung. Die Verhandlungen über die »Naval Prize Bill« sind am 3. November im Unterhause noch nicht zum Abschluß gekommen. Lord Ch. Beresford sprach besonders scharf gegen die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe; u. a. erklärte er, wenn England neutral wäre und die armierten Kauffahrteischiffe der Kriegführenden würden englische Schiffe versenken, so würde er die Besatzungen als Piraten aufhängen. „Ich würde wahrscheinlich selbst aufgehängt werden; aber immerhin, es sind Piraten."

— Personal. Der Prinz von Wales hat sein dreimonatiges Bordkommando an Bord des „Hindustan" beendet. »Naval and Military Record« begrüßt es dankbar, daß der Prinz, wenn er auch nicht die Marinelaufbahn als Beruf einschlagen konnte, doch einen wertvollen Einblick in den Flottenbetrieb erhalten hat; denn die Seeoffizierausbildung sei der beste Start für das Leben überhaupt, den man in der Welt haben könne.

Die Admiralität gibt bekannt, daß sich von den nach dem neuen System eingestellten Kadetten eine ungenügende Anzahl für die Laufbahn als Offizier der marines gemeldet hat und daß daher im Dezember 15 Stellen im Offizierkorps der marines nach der alten Einstellungsart besetzt werden sollen.

Sir Philip Watts, der bisherige Chefkonstrukteur der englischen Marine, wird mit Beginn des nächsten Jahres in das Direktorium der Firma Armstrong, Whitworth & Co. eintreten.

— Schwimmende Streitkräfte. Ende Oktober führte die I. Division der Heimatflotte eine Volldampffahrt von Cromarty nach Weymouth aus. Am 27. Oktober sowie 13. und 14. November fanden gemeinsame taktische Übungen beider Divisionen der Heimatflotte mit den zugehörigen leichten Streitkräften statt.

Nach »Western Daily Mercury« hat sich, nachdem Prinz Ludwig v. Battenberg das Kommando der III. und IV. Division der Heimatflotte übernommen hate ein allgemeines Streben nach Höherschrauben der Leistungsfähigkeit dieser Verbände fühlbar gemacht. Die Divisionen gehen öfter in See, und im Hafen und auf Se, wird die Innehaltung derselben Routine wie auf voll besetzten Schiffen erwartet. Dies habe auf einem nicht namhaft gemachten Kreuzer mit 450 Köpfen Besatzung an Stelle der 655 etatmäßigen zu einer unzulässigen Umgehung der Urlaubsbestimmungen für die Mannschaften geführt. Nach demselben Blatt stellt Prinz Ludwig v. Battenberg zurzeit Erhebungen an, um zu beweisen, daß die Besatzungsstämme nicht ausreichend bemessen sind, um die Schiffe ständig in seefähigem und kriegsmäßigem Zustand zu erhalten.

Das frühere Linienschiff „New Zealand", Flaggschiff der Portsmouth-Subdivision der Heimatflotte, das nach einer ersten Verfügung in „Caledonia" umgetauft werden sollte, um Verwechselungen mit dem neuen Panzerkreuzer „New Zealand" zu vermeiden, wird auf Grund einer neuen Anordnung der Admiralität vom 1. Dezember ab „Zealandia" heißen.

— Neubauten, technische Versuche. Außer den Ende Oktober eingegangenen Angeboten für den Bau zweier Linienschiffe hat die Admiralität noch Angebote für den Bau weiterer Linienschiffe eingefordert. »Standard« bemerkt

Digitized by Google

hierzu, die Tatsache, daß so viele der führenden englischen und schottischen Privatwerften Schiffbauverträge mit fremden Marinen abgeschlossen haben, scheine die Admiralität zu veranlassen, früher als erwartet mit ihrem Bauprogramm hervorzutreten.

Von Stapel gelaufen sind Panzerkreuzer „Australia", geschützter Kreuzer „Chatham" und das Linienschiff „Centurion". Baudaten für „Chatham": Länge über alles 139,1 m, Breite 15,2 m, Tiefgang 4,8 m, Deplacement 5486 t, 25000 HP. Neuere Angaben über „Australia": Deplacement 19510 t, Länge (über alles?) 176,2 m, Breite 24,2 m, Tiefgang 8,4 m; Turbinen von 45000 PS, 25 kn. Armierung: acht 30,5 cm-Geschütze, 20 10,2 cm-SK, drei 53,3 cm-Torpedorohre. Panzerschutz Gürtel 203 mm, nach vorn und hinten auf 101 mm verjüngt; oberhalb des Gürtels 178 mm, Deck 25 bis 76 mm, Geschützturme vorn 254 mm, seitlich 152 mm. Kohlenvorrat 1000 bzw. 2500 t, außerdem Heizöl.

Die für Ende September in Aussicht genommenen Probefahrten des Panzerkreuzers „Lion" können frühestens im Dezember beginnen, da sich Fehler in der Montage der einen Schraubenwelle sowie der Turbinen herausgestellt haben. Eine große Anzahl von Schaufeln muß erneuert werden. „Lion" erhält inzwischen Einrichtung als Flaggschiff und soll voraussichtlich Anfang 1912 als solches zum I. Kreuzergeschwader treten. Das Schiff bekommt 16 Scheinwerfer von insgesamt 384000 Kerzenstärken. Neuestes Modell, Zwillingsaufstellung, Anordnung so, daß 50 Prozent der Scheinwerfer auf jeden beliebigen Punkt gerichtet werden können. Spitzen der Funkenstängen an Vor- und Großmast 54 m über Wasser.

Der vor einiger Zeit bestellte Schwerölmotor von 6000 HP wird auf den kleinen Kreuzer „Latona" eingebaut werden.

Der Kreuzer „Chao Ho" für die chinesische Marine ist bei Armstrong von Stapel gelaufen. Ein großes Linienschiff und sechs Zerstörer hat Chile bei englischen Werften in Auftrag gegeben, wegen eines zweiten Linienschiffes ist noch harter Konkurrenzkampf mit einer amerikanischen Werft im Gange.

— Artillerie. Neue hydraulische Lafettierungseinrichtungen für schwere Geschütze, die für „Conqueror" bestimmt sind, wurden auf den Coventry Ordnance Works konstruiert und kürzlich in Gegenwart von Vertretern der Admiralität erprobt; sie werden als ein wesentlicher Fortschritt gerühmt.

Die Artillerieschule erprobt zurzeit eine Anzahl von 10,2 cm-SK mit Lafetten, die von den verschiedenen englischen Geschützfirmen geliefert sind; es handelt sich besonders um Feststellung eines für Torpedobootzerstörer geeigneten 10,2 cm-Geschützes.

In »Times« wird halbamtlich in Abrede gestellt, daß beim Anschießen der Geschütze auf „Orion" irgendwelche Beschädigungen des Schiffskörpers vorgekommen seien. »Morning Post« behauptet demgegenüber: „. . . Bezüglich der 13,5 zölligen Geschütze werden die Ergebnisse des Einzelfeuers und der Breitseitsalven für völlig befriedigend erklärt, aber die Aufstellung der 10 cm-SK ist derart, daß die starke Erschütterung beim Feuern der schweren Geschütze sie ernstlich stört. Eine Abänderung ist in dieser Hinsicht erforderlich, ehe ihre Verwendbarkeit sichergestellt ist. Der Fehler liegt darin, daß die 10 cm-Kasematten zu nahe den schweren Geschützen stehen, und daher leiden sowohl die Unterbauten als auch die Einrichtungen der SK.

»Hampshire Telegraph« erklärt, daß schwere Mißstände bei der leichten Artillerie zutage getreten seien. „Dies ist ein schwer zu lösendes Problem für die Fachleute, und möglicherweise werden die nächsten Jahre irgend eine grundsätzliche Änderung in der Frage der Nebenarmierung der Dreadnoughts bringen."

Digitized by Google

Über die Nebenartillerie der 1911-Schiffe wird von demselben Blatt gesagt: „Der Eindruck herrscht vor, daß 15 cm- anstatt der 10,2 cm-Geschütze vorgesehen werden."

„Thunderer" wird die von Sir Percy Scott erfundenen und vor einigen Monaten an Bord des „Neptune" eingehend erprobten Feuerleitungs-Einrichtungen erhalten, mit denen in Zukunft alle neuen Schiffe ausgerüstet werden sollen.

Beim Nachtschießen auf dem Zerstörer „Nymphe" wurden durch Abbrechen eines 0,3 bis 0,6 m langen Stückes des Mündungsteiles eines leichten Schnellade-geschützes (7,6 cm-SK) ein Offizier und zwei Mann leicht verletzt. Grund: wahrscheinlich Krepieren einer aus Versehen benutzten scharfen Granate.

Gelegentlich einer Schießübung des „Colossus", bei der „Hindustan" als Beobachtungsschiff (»marking ship«) diente, wurde „Hindustan" von einer ungeladenen 7,6 cm-Granate des schießenden Schiffes getroffen; das Geschoß beschädigte das Achterdeck, ohne jedoch Menschen zu verletzen.

— Torpedowesen. Die Admiralität hat im Hinblick auf verschiedene navigatorische Unfälle, die sich in letzter Zeit ereignet haben, beschlossen, an Bord der seegehenden Zerstörer besondere Navigationsoffiziere zu kommandieren.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Als Stützpunkt (»permanent base«) für die III. Division der Heimatflotte ist Lamlasch am Firth of Clyde bestimmt. Eine Anzahl von Schiffen, etwa ein Linienschiff, vier Zerstörer und einige Unterseeboote, soll beständig dort liegen.

Die Hafenanlagen in Rosyth werden voraussichtlich schon im März 1914, also genau zwei Jahre vor dem kontraktlichen Zeitpunkte fertig werden. Der Unternehmer würde in diesem Falle eine Vergütung von 720 000 ℳ erhalten.

— FT-Wesen. Die Inhaber der englischen Patentrechte des deutschen Telefunkensystems, die Firma Siemens Brothers Co., London, haben gegen die „Marconi's Wireleß Telegraph Co." einen Prozeß wegen Verletzung von Telefunkenpatenten angestrengt. Es soll unter Beweis gestellt werden, daß alle von der Marconi-Gesellschaft in England hergestellten funkentelegraphischen Sender mit Einrichtungen versehen sind, welche der Telefunkengesellschaft in fast allen Staaten patentamtlich geschützt sind.

E. E. Sch.

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika. Marinepolitik. Der Staatssekretär der Marine hat den Entwurf zum neuen Marineetat fertiggestellt. Danach soll im kommenden Jahre für die Marine etwa dieselbe Summe wie im laufenden Jahre (542 Mill. ℳ) in den Etat eingestellt werden.

Infolge der großen Flottenparade am 2. November vor dem Präsidenten der Vereinigten Staaten, die nicht zuletzt den Zweck hatte, für die Marine Propaganda zu machen, glaubt man, daß die Marinekommission des Repräsentantenhauses den Vorschlag zum Bau eines Linienschiffskreuzers günstig aufnehmen wird, selbst wenn der Kongreß in diesem Jahre nur ein einziges großes Schiff bewilligen sollte. Der vorläufige Entwurf des Marineministeriums sieht ein Schiff von 25 kn mit einer Armierung von zehn 35,6 cm-Geschützen, großem Aktionsradius und besonderem Unterwasserschutz vor; statt dessen will man am Panzer sparen.

Digitized by Google

Präsident Taft selbst hat sich anläßlich der Flottenrevue über die von den Vereinigten Staaten einzuschlagende Marinepolitik wie folgt geäußert:

„Die Parade hat insofern einen erzieherischen Wert, als sie den Patriotismus einmal wieder aufflammen läßt, als sie die allgemeine Kenntnis über Marinedinge hebt und das Interesse an unserer Flotte steigert. Sie hat aber auch gezeigt, wie schnell sich die Flotte auf einen kurze Zeit vorher gegebenen Befehl hin mobilisieren läßt, und sie hat uns die Tüchtigkeit der Offiziere vor Augen geführt, die es verstanden haben, mit der ganzen Flotte auf engem Raum sicher zu manövrieren.

Ausrüstung und Zusammensetzung der Flotte lassen nichts zu wünschen übrig; nur die Zahl der Torpedobootzerstörer, der Kreuzer und der Flottenkohlendampfer stehen in keinem Verhältnis zu der Gesamtzahl unserer Seestreitkräfte. Unsere Flotte zählt heute 22 Torpedobootzerstörer. Notwendig dagegen sind etwa 100, wenn man als durchschnittliches Verhältnis 4 Zerstörer auf ein Linienschiff rechnet. Was Flottenkohlendampfer und schnelle Kreuzer betrifft, so sind wir zwar der Frage der Entwicklung dieser Schiffstypen mit Erfolg näher getreten, es muß aber gesagt werden, daß die vorhandene Zahl nicht ausreicht.

Andere Nationen haben außer großen Linienschiffen auch schwere und schnelle Panzerkreuzer (28 kn) gebaut. Auch in unserer Marine wird dieser Schiffstyp nicht fehlen dürfen. Nur wenn eine Marine in personeller und materieller Beziehung auf dem höchsten möglichen Stande ihrer Schlagfertigkeit steht, erfüllt sie ihren Zweck, andernfalls ist sie ein zweckloser Luxus.

Endlich hat mich die Parade auch davon überzeugt, daß es wünschenswert ist, dem Flottenchef den Rang eines Admirals, zum mindesten den eines Vizeadmirals zu geben. Der jetzige Rang eines Kontreadmirals steht in keinem Verhältnis zu der Stärke der Seestreitkräfte, die der Flottenchef unter seinem Kommando vereinigt. Auch der deutsche Flottenchef, wie wir es bei der Flottenparade in Kiel gesehen haben, hat den Rang eines Admirals, während die deutschen Geschwader von Vizeadmiralen befehligt werden."

— Atlantische Flotte. Am 2. November hat auf dem Hudson River bei New York vor dem Präsidenten in Anwesenheit des Marineministers die Flottenparade der Atlantischen Flotte stattgefunden, an der die folgenden 102 Schiffe mit einem Gesamttonnengehalt von 577 599 t und einer Gesamtbesatzung von 1124 Offizieren und 25 378 Mann teilnahmen:

24 Linienschiffe: „Connecticut", „Florida", „Utah", „Delaware", „North Dakota", „Michigan", „Louisiana", „South Carolina", „Kansas", „Vermont", „New Hampshire", „Minnesota", „Mississippi", „Idaho", „Missouri", „Ohio", „Georgia", „Nebraska", „New Jersey", „Virginia", „Maine", „Iowa", „Indiana", „Massachusetts", Gesamttonnengehalt 366 864 t;

2 Panzerkreuzer: „North Carolina", „Washington", Gesamttonnengehalt 29 000 t;

2 Kleine Kreuzer: „Salem", „Des Moines", Gesamttonnengehalt 6950 t;

22 Zerstörer: „Reid", „Flusser", „Lamson", „Preston", „Smith", „Drayton", „Paulding", „McCall", „Roe", „Terry", „Perkins", „Mayrant", „Sterett", „Walker", „Warrington", „Patterson", „Monaghan", „Ammen", „Burrows", „Trippe", „Macdonough", „Worden", Gesamttonnengehalt 15 463 t;

16 Torpedoboote: „Porter", „Blakely", „Du Pont", „Barney", „Biddle", „Craven", „Dahlgren", „Delong", „Shubrick", „Stockton", „Tingey", „Wilkes", „Bagley", „Bailey", „Stringham", „Morris", Gesamttonnengehalt 2994 t;

8 Unterseeboote: „Grayling", „Bonita", „Narwhal", „Salmon", „Snapper", „Stingray", „Tarpon", „Octopus",

Digitized by Google

3 Unterseeboots-Tender: „Dixie", „Castine", „Severn", Gesamttonnengehalt einschließlich der Unterseeboote 8466 t;
4 Kanonenboote: „Nashville", „Dolphin", „Marietta", „Petrel", Gesamttonnengehalt 4737 t;
1 Transportdampfer: „Prairie", Tonnengehalt 6872 t;
1 Minenkreuzer: „San Francisco", = 4583 t;
1 Munitionsschiff: „Lebanon", = 3375 t;
1 Reparaturschiff: „Panther", = 4260 t;
1 Yacht des Präsidenten: „Mayflower", Tonnengehalt 2690 t;
1 Tender: „Yankton", Tonnengehalt 975 t;
2 Hilfsschiffe: „Celtic", „Culgoa", Gesamttonnengehalt 12 153 t;
1 Lazarettschiff: „Solace", Tonnengehalt 4700 t;
8 Flottenkohlendampfer: „Neptune", „Cyclops", „Hector", „Mars", „Vulcan", „Ajax", „Brutus", „Sterling", Gesamttonnengehalt 93 938 t;
1 Öldampfer: „Arethusa", Tonnengehalt 6159 t;
3 Schlepper: „Patuxent", „Patapsco", „Potomax", Gesamttonnengehalt 2295 t.

In der am 18. Oktober erlassenen Verfügung, die die Flottenrevue der Atlantischen Flotte in New York und die der Pazifischen Flotte in Los Angeles angeordnet, sagt der Staatssekretär, Zweck der Mobilmachung der schwimmenden Streitkräfte in einem Umfang, wie ihn bisher die Geschichte der amerikanischen Marine noch nicht aufweise, sei, die Schlagfertigkeit der Flotte zu zeigen und etwaige Schäden personeller oder materieller Natur aufzudecken. Dem Lande solle gezeigt werden, daß die Flotte die Marine ist und die Marine die Flotte. Alles andere sei mehr oder minder notwendiges Beiwerk. Sein Bestreben sei, die Kriegsbereitschaft der Flotte nach Möglichkeit zu heben und sie auf eigene Füße zu stellen.

Der andere Zweck der Flottenparade sei, die Flotte dem Volk näher zu bringen, sie populär zu machen in den weiten Kreisen des Landes und dem amerikanischen Bürger einmal die gewaltige Wehrmacht zur See seines Vaterlandes vor Augen zu führen.

— Pazifische Flotte. Während in New York der Präsident und der Staatssekretär der Marine die Flotte des Atlantischen Ozeans besichtigten, nahm zu gleicher Zeit Kontreadmiral Thomas, Chef der Pazifischen Flotte, eine Parade über die ihm unterstellten Seestreitkräfte der Westküste in Los Angeles, California, ab. An der Flottenparade beteiligten sich die folgenden 24 Kriegschiffe:

1 Linienschiff: „Oregon", Tonnengehalt 10 288 t;
5 Panzerkreuzer: „California", „South Dakota", „Maryland", „West Virginia", „Colorado", Gesamttonnengehalt 68 400 t;
2 Kleine Kreuzer: „Cincinnati", „Raleigh", Gesamttonnengehalt 6366 t:
1 Kanonenboot: „Vicksburg", Tonnengehalt 1153 t, von dem aus der Flottenchef die Parade abnahm;
8 Torpedobootzerstörer: „Whipple", „Hopkins", „Hull", „Truxtun", „Paul Jones", „Preble", „Stewart", „Lawrence", Gesamttonnengehalt 3342 t;
2 Torpedoboote: „Farragut", „Rowan", Gesamttonnengehalt 489 t;
2 Unterseeboote: „Grampus", „Pike", Gesamttonnengehalt 240 t;
1 Unterseeboots-Tender: „Fortune", Tonnengehalt 450 t;
1 Hilfsschiff: „Glacier", Tonnengehalt 7000 t;
1 Flottenkohlendampfer: „Prometheus", Tonnengehalt 12 585 t.

— Personal. Infolge der letzten Admiralsbeförderungen zählt die amerikanische Marine jetzt 30 Kontreadmirale, davon 12 — also fast die Hälfte — über den Etat.

Digitized by Google

— Zollwachtwesen. Seitdem das Zollwachtwesen (Revenue-cutter-service) im Mai 1911 in dem Kapitän zur See Bertholf einen neuen Kommandanten erhalten hat, ist man im Finanzministerium (Treasury Department), dem die Zollwachtbehörde untersteht, damit beschäftigt, diese Behörde in nähere Beziehungen zur Marine zu bringen und sowohl die Offiziere und Mannschaften wie auch die Fahrzeuge des Revenue-cutter-service mehr als bisher auf ihren Kriegszweck (Unterstützung der Kriegsmarine) vorzubereiten. Die Aufgabe der 1790 gegründeten Behörde war im Frieden die Ausübung sorgfältiger Kontrolle über die ganze Seeküste der Vereinigten Staaten, um Schmuggel und Zolldefraudationen zu verhindern; gleichzeitig sollten die ihr zur Verfügung stehenden etwa fünfzig Zollkutter (fast durchweg Dampffahrzeuge) in Seenot Hilfe bringen und den Fischereischutz übernehmen. Organisation, Dienstzeit und Gerichtwesen ist dem in der Marine Bestehenden nachgebildet, unter deren Befehl die Zollfahrzeuge im Falle eines Krieges treten. In der Flagge des Revenue-cutter-service, deren linke obere Ecke den amerikanischen Wappenadler in Blau zeigt, laufen die Streifen nicht horizontal wie in der Kriegsflagge, sondern auf und nieder. Nachdem die Marine sich im Laufe des Sommers mit der Abgabe von 138 kleineren Geschützen bereit erklärt hat, hat man im Oktober mit der Aufstellung dieser Geschütze an Bord der Zollkutter begonnen. Die Kutter 1. Klasse (über 100 t) erhalten je 4 Geschütze, die Kutter 2. Klasse (unter 100 t) je 3 Geschütze. Die Offiziere und Mannschaften (das Zollwachtwesen zählt zurzeit 240 Offiziere und 1500 Mann) sollen von jetzt ab ihre regelmäßigen Schießübungen abhalten.

— Schiffsartillerie. Ein im Marineministerium zurzeit von Admiral Twining durchkonstruiertes neues 40 cm-Geschütz soll eine Länge von 20,4 m erhalten und ein 900 kg schweres Geschoß mit einer Reichweite von 275 hm verfeuern.

— Torpedowesen. Dem Torpedoboot „Preble" ist der Maschinenwanderpreis für Torpedoboote (trophy in the engineering competition for destroyers) zugesprochen. Nächst „Preble" (trophy winner) folgt als zweitbestes Schiff (star ship) das Torpedoboot „Preston".

Die Marineverwaltung hat Versuche mit dem Davis-Torpedo aufgenommen. Bei einem Schießversuch am 19. Oktober wurde der Torpedo auf 90 m an einem Leitstander gegen ein Kaisson geschossen. Beim Auftreffen wurde aus dem im Torpedo untergebrachten Geschütz eine 20,5 cm-Granate im Gewicht von 133 kg mit 18 kg Sprengladung abgefeuert; das Geschoß durchschlug die 16 mm starke Außenhaut, den 6 mm starken Doppelboden, ein 22 mm starkes Stahlschott, verfehlte jedoch infolge einer geringen Ablenkung den 76 mm starken rückwärtigen Panzer und trat durch die ungeschützte Seite des Kaissons wieder aus. Die Explosion erfolgte erst nach dem Austritt, angeblich infolge fehlerhafter Einstellung des Zeitzünders. Es wird jedoch geltend gemacht, daß das Kaisson nur 10,4 m breit sei, während ein Linienschiff mindestens eine Breite von 24 m habe. Weitere Versuche sollen angestellt werden, um festzustellen, wie stark der Unterwasserpanzer sein muß, um ein Durchschlagenwerden zu verhindern.

— Unterseebootswesen. Die vier Boote des Bauprogramms 1911 sind bei der Electric Boat Co. in Bestellung gegeben; zwei davon sind an der atlantischen, zwei an der pazifischen Küste zu bauen. Preis 2 012 000 und 2 150 000 ℳ pro Boot.

— Funkentelegraphie. Alle Landstationen der Marine mit Ausnahme einiger später namhaft zu machenden Großstationen sollen ihre Geberapparate scharf auf eine Wellenlänge von 1000 m einstellen; dementsprechend haben auch die Kriegsschiffe ihre Empfangsapparate abzustimmen, während sie untereinander mit einer Wellenlänge von 600 m verkehren.

Digitized by Google

— Neubauten. Stand der Neubauten am 1. November 1911:

Linienschiffe:

„Wyoming"	83,9 %
„Arkansas"	78,0 „
„New York"	12,1 „
„Texas"	39,4 „

Flottenkohlendampfer:

„Jupiter"	32,3 %
„Proteus"	16,6 „
„Nereus"	15,5 „
„Orion"	20,0 „
„Jason"	— „

Torpedoboote:

„Patterson" [1]	100,0 %
„Fanning"	56,0 „
„Jarvis"	39,4 „
„Henley"	26,9 „
„Beale"	57,0 „
„Jouett"	72,2 „
„Jenkins"	59,5 „

Unterseeboote:

„Carp" [2]	93,6 %
„Barracuda"	90,5 „
„Pickerel"	85,4 „
„Skate"	86,0 %
„Skipjack"	94,3 „
„Sturgeon"	93,7 „
„Thrasher"	58,3 „
„Tuna"	81,5 „
„Seal"	89,0 „
„Seawolf"	46,6 „
„Nautilus"	47,0 „
„Garfish"	45,3 „
„Turbot"	30,7 „
„Haddock"	11,5 „
„Cachalot"	11,1 „
„Orka"	3,6 „
„Walrus"	4,4 „

[1]) „Patterson" ist am 7. Oktober 1911 an die Staatswerft Philadelphia abgeliefert.
[2]) „Carp" hat statt Gasolinmotoren Petroleummotoren erhalten, wodurch es einen Aktionsradius von 2400 sm erhält. Die Länge des Bootes beträgt 43,3 m.

Der Präsident der Vereinigten Staaten hat den beiden Linienschiffen des Bauprogramms 1911 die Namen „Nevada" (bisher Nr. 36) und „Oklahoma" (bisher Nr. 37) gegeben. Die Schiffe erhalten ein Deplacement von 27 500 t und eine schwere Artillerie von 35,6 cm-Kanonen. Der Kongreß hat als oberste Grenze für die Baukosten des Schiffskörpers 25,2 Mill. ℳ festgesetzt. Da die beiden Schiffe unter den Bedingungen des Achtstunden-Gesetzes gebaut werden müssen, bezweifelt man, daß von Privatfirmen Angebote eingehen werden.

Die acht Torpedoboote des Bauprogramms 1911 haben folgende Namen erhalten: Nr. 43 „Cassin", Nr. 44 „Cummings", Nr. 45 „Downes", Nr. 46 „Duncan", Nr. 47 „Aylwin", Nr. 48 „Parker", Nr. 49 „Benham", Nr. 50 „Balch".

— Streichungen von der Schiffsliste. Das Zielschiff „San Marcos" (das frühere Linienschiff „Texas", Stapellauf 1892) ist von der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden.

— Armee. Das Kommando auf den Philippinen hat nach einer neuerdings getroffenen Entscheidung des Kriegsministers für Offiziere und Mannschaften eine Dauer von $2^1/_2$ Jahren.

— Panama-Kanal. Nachdem vom Marineministerium entschieden ist, daß das Linienschiff „Oregon" (Stapellauf 1898), das 1898 seine berühmte Fahrt um Kap Horn machte und dann an der Schlacht bei Santiago teilnahm, als erstes Schiff bei Eröffnung des Panama-Kanals 1915 durch den Kanal fahren soll, besteht jetzt weiter die Absicht, das Schiff unter seinem damaligen Offizierkorps die Fahrt als Spitzenschiff durch den Kanal antreten zu lassen. Ob man den damaligen Kommandanten, Kontreadmiral a. D. Clark, hierzu wieder aktiviert, vielleicht unter Verleihung des Charakters als Vizeadmiral, steht noch nicht fest. Navigationsoffizier war der neue Chef des ostasiatischen Kreuzergeschwaders, Kontreadmiral Nicholson.

— Handelsmarine. Mit einem Kapital von 60 Mill. ℳ ist eine große amerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Atlantic and Pacific Transport Company of New Jersey, ins Leben gerufen worden, die nach Fertigstellung des Kanals einen regelmäßigen Handelsverkehr zwischen den Haupthäfen der Ost- und Westküste aufrecht erhalten will. Bis zum Jahre 1913 sollen sechzehn moderne Dampfer fertiggestellt sein.

— Verschiedenes. Preßluftversuche. Auf dem Panzerkreuzer „North Carolina" wurde am 1. November ein erfolgreicher Versuch zur Entfernung von

Digitized by Google

Wasser aus dem Schiff mit Hilfe von Preßluft gemacht. Eine durch Öffnen der Kingstons mit Wasser gefüllte Abteilung wurde in 10 Minuten durch Einlassen von Preßluft (0,84 kg pro Quadratzentimeter) entleert; in die benachbarten Abteilungen wurde gleichzeitig der Überdruck auf 0,5 kg und in den an diese Abteilungen anstoßenden Abteilungen auf 0,2 kg pro Quadratzentimeter gebracht, um das Durchbiegen der Schotten zu verhindern.

v. Selchow.

⚜

Frankreich. Nachdem die Enthüllungen des Ingenieurs Maissin über die Zustände in den staatlichen Pulverfabriken und der Bericht des Generals Gaudin über die Berechtigung der Anklagen Maissins in ganz Frankreich eine ungeheure Erregung hervorgerufen, ist nach den Verhandlungen der Deputiertenkammer über die Ursachen der „Liberté"-Katastrophe in der ersten Hälfte des November, als deren Höhepunkt die glänzende Rede des Marineministers Delcassé zu bezeichnen ist, wieder eine ruhigere Stimmung in der öffentlichen Meinung eingetreten. Man hofft allgemein, daß die schon in Angriff genommenen und die in Aussicht gestellten energischen Maßnahmen diesmal das Übel an der Wurzel fassen und weitere Unfälle unmöglich machen werden. (Vergleiche den Aufsatz über die Pulverfrage.) Welche Wirkung die „Liberté"-Katastrophe auf die Nerven der französischen Schiffsbesatzungen ausgeübt hat, ist weiter unten dargetan.

Der Abgeordnete de Lanessan hat einen Gesetzentwurf betreffend die Bereitstellung der Mittel für einen Ersatzbau für „Liberté" im Etat 1912 eingebracht.

— Personal. Vizeadmiral Aubert, bisher Chef des III. Geschwaders, ist zum Generalinspekteur der Schulen ernannt.

Der Chef der technischen Abteilung im Marineministerium, directeur du génie maritime Lyasse, der die Pläne zu den Schiffen der „Jean Bart"-Klasse entworfen hat, ist auf seinen Antrag verabschiedet, obwohl er erst 47 Jahre zählt.

— Organisation. Als praktisches Ergebnis der Manövererfahrungen ist die Ernennung des Chefs des I. Geschwaders, Vizeadmiral Boué de Lapeyrère, zum Chef der 1re armée navale, bestehend aus dem I. und II. Geschwader mit ihren leichten Streitkräften, zu betrachten. Sobald der Mannschaftsbestand es gestattet, soll die 1re groupe de disponibilité (vgl. Novemberheft, S. 1464) als 2. leichte Division aktivieren und mit der 1. leichten Division das 1. leichte Geschwader bilden. Ein einheitliches Flottenkommando ist danach noch nicht geschaffen, da der Oberbefehl sich nur auf die Mittelmeer-Streitkräfte erstreckt und das III. Geschwader, das den Grundstock für die gemäß dem Flottengesetz später zu formierende 2e armée navale bilden soll, vorläufig als selbständiger Verband bestehen bleibt.

Der Stab des Flottenchefs umfaßt: 1 Admiral oder Stabsoffizier als Stabschef, 4 Adjutanten (darunter 1 Stabsoffizier), 2 Ordonnanzoffiziere (enseignes), 1 höheren Maschineningenieur, 1 Bauingenieur (génie-maritime), 1 Verwaltungsbeamten, 1 Sekretär, 1 Flottenarzt. Das Kommandozeichen des Flottenchefs ist eine Flagge mit den Nationalfarben ohne Anciennitätsabzeichen. Ehrenbezeugungen: in Frankreich 15 Schuß, in Algier und den Kolonien 17 Schuß Salut (anstatt 15 des Vizeadmirals); bei Übernahme des Kommandos vier Rufe »vive la République« (anstatt drei des Vizeadmirals).

Der Vizeadmiral Bellue (II. Geschwader) verliert durch diese Ernennung eines Flottenchefs den Charakter als commandant en chef und damit die weiße Feder; er

Digitized by Google

hat keine Aussicht auf spätere Ernennung zum Flottenchef, da er bald nach Beendigung seines Kommandos als Geschwaderchef die Altersgrenze erreicht.

Für die Ausbildung als manoeuvriers (vereinigte timoniers und gabiers) — vgl. Novemberheft, S. 1465 — auf „Calédonien" sind folgende Übergangsbestimmungen getroffen: Vom 1. November 1911 bis 1. Januar 1912 erfolgt die Ausbildung im Dienstzweig »manoeuvre«; sie hat vor allem die Heranbildung geeigneter gabiers zum Zweck; am 1. Januar werden die ungeeigneten Anwärter ausgesondert; die, welche 4 Monate an Bord waren, als gabiers auxiliaires. Am 1. Januar wird das Ausbildungspersonal und -material der école de timonerie auf „Calédonien" übergeführt; von da ab tritt die Ausbildung im Dienstzweig der timonerie in den Vordergrund. Am 1. April werden die Anwärter entlassen als brevetés manoeuvriers mit oder ohne Zeugnis für Signaldienst. Ausnahmsweise können Anwärter weitere drei Monate kommandiert werden, um sich das Signalzeugnis zu erwerben.

Auf Grund der Vorschläge der Kommission für Personalreform hat der Minister beschlossen, die commission permanente d'expériences des défenses sous-marines der Torpedoschuldivision anzugliedern, um ihre Tätigkeit für die praktische Entwicklung der Torpedowaffe mehr nutzbar zu machen; ferner ist der Ersatz des gänzlich veralteten Schulschiffes „Cécille" für die marins-torpilleurs durch ein modernes Schiff geplant; auch der Transporter „Bien Hoa" soll aus der Torpedoschuldivision verschwinden.

— Flottenbetrieb. Heimische Verbände: Die zu den groupes de disponibilité (Novemberheft, S. 1464) gehörenden Schiffe haben den Besatzungsetat der réserve normale für das Maschinen- und Heizerpersonal, den der disponibilité für das Matrosenpersonal.

Das I. Geschwader war in der Hauptsache mit Einzelübungen (tirs d'accord) beschäftigt, denen sich hin und wieder Verbandsübungen (Unterseeboots-Angriffe am 3. und 4. November) anschlossen. „Diderot" hatte wiederum Beschädigungen an den Schornsteinen, die ihn ebenso wie der Einbau der Visierapparate für die Hauptarmierung zum Aufenthalt in der Werft zwangen; „Mirabeau" war einige Zeit durch eine Kondensator-Havarie lahmgelegt.

Panzerkreuzer „Ernest Renan" kehrte vom östlichen Mittelmeer zurück und ging nach Marokko ab; „Léon Gambetta" war an der syrischen Küste, „Jules Ferry" in Kreta stationiert.

Das II. Geschwader hat für den letzten Teil des Übungsjahres 1911 folgendes Programm aufgestellt: Wöchentliche Übungen in See in der Regel von Dienstag bis Donnerstag; zunächst für das Einzelschiff, dann im Treffen, in der Division und im Geschwader. Im November übten die Schiffe hauptsächlich einzeln und im Treffenverbande. Bei einem Einzelschiffsabkommschießen wurde die Frage des Übergangs der Leitung der gesamten Artillerie vom Kommandoturm auf eine Zweigstelle erprobt.

Das III. Geschwader reduzierte nach Ankunft in Brest (24. Oktober) die Besatzungen; „Bouvet" wurde Flaggschiff für „St. Louis"; „Condé" trat für „Amiral Aube" in die 3. leichte Division.

Außerhalb der Verbände traten in die réserve normale in Brest: „Jeanne d'Arc", in Toulon: „Jurien de la Gravière" und Minenleger „Casabianca"; in die réserve spéciale in Cherbourg: Minenleger „Flamberge" (nicht bei III. Geschwader), in Toulon: Minenleger „Hache" (letztere beiden den Flottillen am Ort zugeteilt).

„Forbin" von der Marokko-Division stellte in Rochefort endgültig außer Dienst.

Mitte November brach auf den in Toulon stationierten Schiffen eine cholera-artige Epidemie aus, an der bis zum 21. November 130 Matrosen erkrankten und

Digitized by Google

5 starben. Der Ursprung der Epidemie ist noch nicht festgestellt; einesteils führt man sie auf schlechtes Trinkwasser zurück, anderseits verlautet, sie sei von Biserta aus eingeschleppt; auch die Lesart, daß es sich um Vergiftungserscheinungen infolge Genusses schlechter Lebensmittel handle, ist in der Presse vertreten. —

Bis zu welchem Grade die „Liberté"-Katastrophe die Nervosität der Besatzungen der französischen Flotte gesteigert hat, läßt sich aus einer Reihe von Vorkommnissen schließen, die sich auf einzelnen Schiffen der Flotte ereignet haben.

Am 23. Oktober wurde beim Auslaufen des II. Geschwaders aus Toulon auf dem Linienschiff „Suffren" festgestellt, daß infolge fälschlich erfolgten Öffnens eines Dampfventils, das dazu bestimmt ist, bei einem Bunkerbrand Dampf in den Kohlenbunker einzulassen, um das Feuer zu ersticken, durch den einströmenden Dampf die Wände des Bunkers und damit auch die benachbarten Steuerbord vorderen 16,4 cm- und 10 cm-Munitionskammern stark erhitzt waren. Es wurde sofort die Flutung der 16,4 cm-Munitionskammern angeordnet; die Munition wurde nachher ausgeschifft. — In der Presse wird moniert, daß zum Fluten der Kammer 50 Minuten statt der vorgeschriebenen 18 Minuten gebraucht wurden und daß in den benachbarten Räumen 3 t Wasser vorgefunden wurden.

Auf „Patrie" wurde eine starke Erregung unter der Besatzung dadurch hervorgerufen, daß beim Geschützexerzieren ein 16,4 cm-Geschoß mit Schwarzpulverladung durch den Munitionsaufzug in die Munitionskammer fiel.

Am 26. Oktober entzündete sich auf „Diderot" während eines Gefechtsexerzierens auf der Reede von Toulon in der Umladekammer des hinteren 30,5 cm-Turms infolge Erhitzung eines Widerstandes der Lack, mit dem die elektrischen Leitungen und Widerstandskästen überzogen sind, unter starker Rauchentwicklung. Es wurde Feuerlärm angeschlagen und der unbedeutende Brand bald erstickt. Eine Anzahl an Bord befindlicher Handwerker flüchtete in die Boote und war erst nach längerem Zureden zur Rückkehr an Bord zu bewegen; auch ein Teil der Besatzung versuchte, in die Boote zu gelangen.

An demselben Tage glaubten auf „Justice" während einer Abkommschießübung drei Matrosen in der Backbord vorderen 19,4 cm-Kasematte durch den Munitionsaufzug in der darunter liegenden Kammer ein zischendes Geräusch und einen Feuerschein zu bemerken. Der Kommandant und der Artillerieoffizier ordneten ungesäumt die Flutung der Munitionskammer an, unterbrachen diese indessen nach einiger Zeit, da sich nichts Verdächtiges mehr zeigte. Das Pulver — 3/06 PB — wurde ausgeschifft und untersucht; nach »Moniteur de la Flotte« fand sich kein Anzeichen irgendwelcher Entzündung. Es wird angenommen, daß sich in der Kammer Gase entzündet haben.

— Flottillen. Im Laufe des Oktober ist die geplante Reorganisation der Torpedobootsflottillen (vgl. Septemberheft, S. 1151) durchgeführt. Die Neuverteilung ist folgende:

Dunkerque: „Dunois" (commandant supérieur), „Epieu" (Flottillenboot), „Escopette" (Divisionsboot): 4 Übungsboote in Dienst, 8 in disponibilité, 6 in Reserve.

Cherbourg: 6 Torpedojäger unter einem Fregattenkapitän („Durandal", „Harpon", „Arquebuse", „Yatagan", „Sabre", „Fauconneau"); „Catapulte" (ein Fregattenkapitän als Kommandant der Torpedoboote), „Thypon", 4 Boote 1. Klasse in Dienst, 8 in disponibilité. In Reserve: „Fleuret", „Stylet", „Fanion", „Gloire", „Simoun", „Trombe", 11 Boote 1. Klasse. In Dienst mit reduzierter Besatzung: „Bouvines" (commandant supérieur).

Brest: „Claymore" (Fregattenkapitän als Flottillenchef); „Siroco" (Divisionsboot), 4 Boote 1. Klasse in Dienst, 8 in disponibilité. In Reserve: 13 Boote 1. Klasse. In Dienst mit reduzierter Besatzung: „Furieux" (commandant supérieur).

Digitized by Google

Lorient: „Sagaie" (Fregattenkapitän als Flottillenchef); 4 Boote 1. Klasse in Dienst, 4 in disponibilité, 2 in Reserve.

Rochefort: „Javeline" (Fregattenkapitän als Flottillenchef), 4 Boote 1. Klasse in Dienst, 4 in disponibilité, 3 in Reserve.

Toulon: „Mousqueton" (Fregattenkapitän als Flottillenchef), „Chevalier" (Divisionsboot), 4 Boote 1. Klasse in Dienst, 8 in disponibilité. In Reserve: „Coutelas", „Borée", „Tromontome", „Hache", 13 Torpedoboote. In Dienst mit reduzierter Besatzung: „Amiral Tréhouart" (commandant supérieur).

Ajaccio: 6 Torpedojäger unter einem Fregattenkapitän („Arbalète", „Dard", „Sarbacane", „Arc", „Hallebarde", „Pertuisane"). In Reserve: „Epée".

Oran: 6 Torpedojäger unter einem Fregattenkapitän („Fanfare", „Cognée", „Sabretache", „Poignard", „Pierrier", „Sape". In Reserve: „Mortier".

Biserta: „Carabine" (Fregattenkapitän als Flottillenchef), „Rafale" (Divisionsboot), 4 Übungsboote in Dienst, 8 in disponibilité. In Reserve: „Cyclone", „Bourrasque", 13 Boote 1. Klasse.

Saigon: „Mousquet" (Flottillenchef), „Fronde". In Reserve mit reduzierter Besatzung: „Pistolet", 9 Boote 1. Klasse.

Einzelne Flottillen schifften ihr sämtliches Pulver aus, ohne daß Ersatz geliefert werden konnte. Das Pulver wird an Land in Magazinen gelagert, so daß es im Mobilmachungsfall sofort wieder eingeschifft werden kann.

— Disziplin. Sowohl bei der Erörterung der Vorkommnisse gelegentlich der „Liberté"-Katastrophe als auch bei anderen Gelegenheiten hat sich gezeigt, daß die Disziplin an Bord der französischen Schiffe vielfach zu wünschen läßt. U. a. schrieb vor kurzem auch »Le Temps«, in den Kriegshäfen würden seit einiger Zeit Klagen über das Betragen der Seeleute laut, die häufig in trunkenem Zustande auf den Straßen angetroffen würden und Ausschreitungen aller Art begingen. — Infolgedessen hat der Marineminister eine Anzahl von Verfügungen erlassen, die eine Verschärfung der Disziplinarstrafen und -maßregeln bezwecken. In einem Erlaß vom 21. Oktober wird Folgendes festgesetzt: Die Disziplinarstrafen, die mehr als 30 Tage Arrest einschließen — dies ist die Grenze der Strafgewalt des Kommandanten — können von den Höchstkommandierenden in beliebiger Höhe verhängt werden. Diese Befehlshaber brauchen über Verhängung derartiger Strafen nicht mehr Rechenschaft abzulegen; sie reichen nur jährlich eine Liste darüber ein. Die Kommandanten erhalten ferner das Recht, den Urlaub einzuschränken, wenn es ihnen nötig erscheint. Auch wird der Fortfall der Weinration auf alle Mahlzeiten während der Arrestzeit ausgedehnt; Ausnahmen sind zulässig.

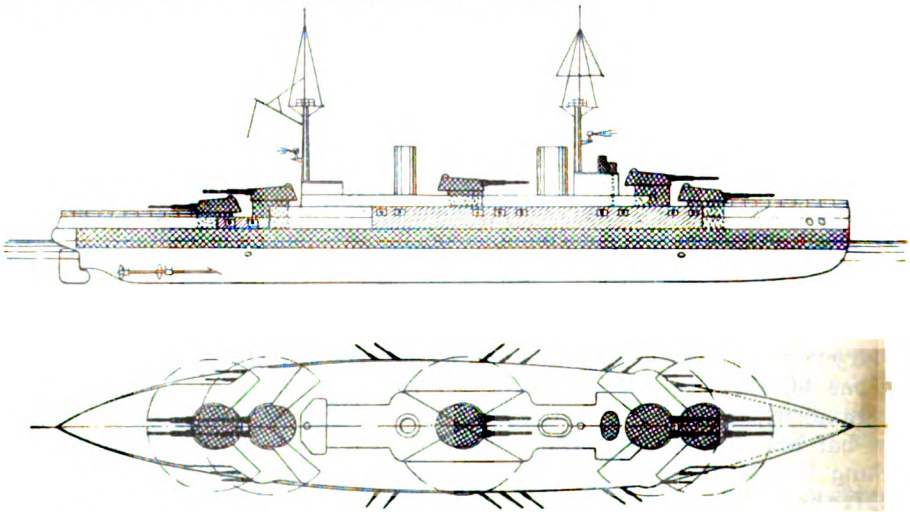
In einem Rundschreiben an die Befehlshaber teilt ferner M. Delcassé mit, daß er die Abschaffung der von seinem Vorgänger getroffenen Maßnahme, die schlechten Elemente in erster Linie auf die Schiffe aktiver Verbände zu kommandieren, in Erwägung ziehe, da diese mancherlei Unzuträglichkeiten zur Folge habe. Er weist gleichzeitig darauf hin, daß nach den Bestimmungen schlechte Elemente, die sich als unverbesserlich erweisen, zu den Strafabteilungen auch versetzt werden können, ohne daß vorher alle in Betracht kommenden Disziplinarstrafen gegen sie verhängt worden seien. Schließlich könne nach zwei Dienstjahren die Kapitulation mit solchen Leuten gekündigt werden, deren Anwesenheit an Bord die Disziplin gefährde oder die nach ihren Strafen nicht mehr würdig seien, zur Besatzung zu gehören.

Bezeichnenderweise erklärt »Le Temps«, durchgreifende Maßregeln könnten nicht getroffen werden, denn die Wirtshaus- und Bordellbesitzer in den Häfen seien zu Syndikaten zusammengeschlossen, die bei den Wahlen Einfluß hätten. Auch hier stehe also die Politik im Wege. —

Digitized by Google

— Schiffbau, Neubauten, Probefahrten. In der Presse wird darauf hingewiesen, daß die mit Belleville-Kesseln versehenen Schiffe „Voltaire“ und „Danton“ (20,6 und 20,2 kn) größere Geschwindigkeiten erreichten, als die mit Niclausse-Kesseln ausgerüsteten „Condorcet“ und „Diderot“ (19,8 kn), daß dagegen die letzteren geringeren Kohlenverbrauch aufzuweisen hatten — bei den Manövern 1400 und 1520 t gegen 1870 und 1810 t der ersteren.

Die beiden für 1912 zu fordernden Linienschiffsneubauten werden ein Deplacement von 23 500 t haben; ihre Armierung wird aus zehn 34 cm-SK in fünf mittschiffs aufgestellten Doppeltürmen (der zweite und vierte über den vordersten und achtersten erhöht) sowie aus zweiundzwanzig 14 cm-SK in gepanzerten Kasematten und 4 Torpedobreitseitrohren bestehen (siehe Skizze).



Unterseeboote. Auf „Brumaire“ entstand während einer sechsstündigen Probefahrt ein Riß in einem Zylinderboden; dies ist die dritte Havarie dieser Art seit dem Beginn der Erprobung des Bootes.

— Artillerie. Bei Veröffentlichung der Ergebnisse des Preisschießens 1911 spricht der Minister seine Anerkennung dafür aus, daß trotz Erhöhung der mittleren Schußentfernung auf 8000 m die Resultate denen des Vorjahres vergleichbar seien.

Die Reihenfolge der besten Schiffe beim Schießen der Hauptarmierung ist: „Justice“, „Gaulois“, „Charlemagne“, „Démocratie“, „Jauréguiberry“; Nebenarmierung: „Léon Gambetta“; Torpedojäger: „Carabinier“, „Fantassin“. An Geldpreisen sind zuerkannt: „Gloire“ 720 ℳ (wegen des Unfalles außerhalb des Wettbewerbes), „Justice“ 720 ℳ, „Gaulois“ 560 ℳ, „Charlemagne“ 480 ℳ, „Démocratie“ 400 ℳ, „Léon Gambetta“ 240 ℳ, „Carabinier“ 56 ℳ, „Fantassin“ 40 ℳ.

Beim tir d'accord des I. Geschwaders, das auf 10 000 und 5000 m abgehalten wurde, zeigten sich auf 10 000 m Entfernung Abweichungen von 600 m zwischen den Schußweiten der 30,5 cm- und 24 cm-Geschütze bei gleichem Aufsatz. Man führt diese Erscheinung auf einen Irrtum in der Bemessung der Pulverladung für die 24 cm-K zurück. Dieser ist nämlich die anfänglich beabsichtigte Anfangsgeschwindigkeit von 825 m zugrunde gelegt, während die letztere tatsächlich infolge der unzureichenden Festigkeit der Rohre auf 800 m herabgesetzt ist.

Digitized by Google

Auf dem Kreuzer „Lavoisier" rissen während einer Schießübung die Hülsen der aus den Jahren 1898/99 stammenden Munition; dabei trat gleichzeitig mit der Stichflamme eine Flüssigkeit nach hinten aus dem Geschütz. Das Schiff erhielt darauf Anweisung, alle vor 1902 gelieferten Pulverbestände über Bord zu werfen.

Über die Rückständigkeit der Lieferungen der staatlichen Pulverfabriken sagt M. Delcassé in seiner Rede vom 14. November: Für 1910 hatte die Marineverwaltung 2100 t bestellt, geliefert wurden jedoch nur 730 t. 1911 waren daher außer dem Jahresbedarf der Restbetrag vom Jahre 1910, insgesamt 3150 t, zu fabrizieren; hiervon waren am 1. November 2500 t abgeliefert. Der Marineminister hofft, daß in den beiden letzten Monaten der Rest bereitgestellt werden wird. Dabei ist indessen noch nicht der umfangreiche Mehrbedarf infolge der Vonbordgabe der älteren Pulverbestände mitberücksichtigt, deren Ersatz ebenso wie die Bestimmung, daß kein mehr als 4 Jahre altes Pulver an Bord sein darf, eine ganz wesentlich erhöhte Produktion und erhebliche Mehrkosten verursachen wird.

— Flugwesen. Als Platz zur Anlage eines Marineflugfeldes ist vom Kapitän zur See Daveluy ein Gelände nahe Fréjus vorgeschlagen; der Minister hat diese Wahl gebilligt, und ein Entwurf für die Anlage, die Kosten in Höhe von 480 000 ℳ einschließt, ist im Ministerium in Vorbereitung.

— Fachliteratur. In »Moniteur de la Flotte« vom 18. November erklärt C. Pierreval die Lösung der Frage des Flottenoberbefehls im Kriege durch die Ernennung des Chefs des I. Geschwaders zum Chef der I. Flotte für unzureichend. Der für den Krieg designierte Flottenchef müsse schon im Frieden auch das III. Geschwader, den Stamm für die später zu bildende II. Flotte, unter seinem Befehl haben. Auch der Generalinspekteur der heimischen Verbände kann die Stellung als Oberstkommandierender der Flotte im Kriege nicht ausfüllen, da er im Frieden zu wenig Einfluß auf die Ausbildung und Führung der Verbände hat, mit denen er nur durch den Chef des Generalstabes der Marine verkehrt; dieser wieder hat — zwischen dem Generalinspekteur, Kabinettschef des Ministers und den Geschwaderchefs — eine sehr unglückliche Stellung; zudem ist er meist jünger als die letzteren. Die Folge des geringen Einflusses des Generalinspekteurs auf die Verbände sei dann bei Beginn der Manöver der Wust von Befehlen und Anleitungen, die er herausgeben müsse und die am Schluß der Manöver, wenn er sich gerade mit den Verbänden eingearbeitet habe, mit ihm verschwinden.

⚜

Japan. Äußere Politik. Die am 7. November erfolgte, fast widerstandslose Annahme des deutsch-japanischen Handelsvertrages durch den Deutschen Reichstag trägt hoffentlich dazu bei, die Beziehungen der beiden Länder weiter zu kräftigen und in Japan die Erkenntnis zu wecken, daß man in Deutschland die außerordentliche Erstarkung der japanischen Industrie zu würdigen versteht. Mit dem Vertrag, der bis 1923 abgeschlossen ist, wurde gleichzeitig eine Vereinbarung über das Konsulatswesen angenommen.

Sehr bald nach dem Ausbruch der revolutionären Bewegung in China scheute sich ein Teil der chinesischen und der Japan unfreundlichen Auslandspresse nicht, der japanischen Politik vorzuwerfen, daß sie die Lage zu einer selbstsüchtigen Eroberungspolitik in China ausnutzen würde. Selbst die Behauptung, daß Japan den Aufstand nur zu diesem Zwecke angezettelt habe, wurde erhoben; Meldungen über Truppen-

Digitized by Google

rüstungen blieben natürlich nicht aus. Diesen Anschuldigungen trat die japanische Presse und schließlich auch die japanische Regierung durch offiziöse Äußerungen entgegen.

— Flottenpolitik. Die Frage der diesjährigen Marine- und Armeeforderungen, die im vorigen Hefte angedeutet wurde, scheint eine Krisis zwischen Finanz- und Marineminister ausgelöst zu haben. Wenn sich eine Wolffsche Meldung vom 13. November aus Tokio bestätigen sollte, hat sich der Finanzminister zu den von den beiden militärischen Ressorts empfohlenen Maßnahmen zum Zwecke der Deckung der großen Rüstungsprogramme, nämlich zur Aufnahme weiterer Anleihen und Verminderung der Amortisationsfonds der Staatsschuld, nicht entschließen können. Marquis Saionji soll den Marineminister vor die Frage gestellt haben, entweder abzudanken oder seine Forderungen zurückzuziehen. Damit würden die in der Presse vielfach erörterten Gerüchte bestätigt, nach denen im kommenden Etatsjahre alle Rüstungserweiterungen zugunsten einer möglichst weitgehenden Sparsamkeitspolitik, die auch die geplante große Ausstellung auf unbekannte Zeit verschiebt und den Bau eines neuen Parlaments ablehnt, beiseite geschoben werden sollen. Soweit die vorliegenden Pressenachrichten zutreffen, beabsichtigte das Marineministerium ein neues Flottenbauprogramm aufzustellen, das den Bau von weiteren 7 Linienschiffen, 2 Panzerkreuzern, 2 geschützten Kreuzern und einer entsprechenden Zahl von Zerstörern und U-Booten vorsah und eine Summe von 400 Mill. Yen (840 Mill. ℳ), auf 7 Jahre verteilbar, forderte. Auf diese Summe sollte die vorjährige Bewilligung von 82 Mill. Yen derart in Anrechnung kommen, daß es für das japanische Parlament auf eine Neubewilligung von rund 350 Mill. Yen hinauskam, was einem jährlichen Mehraufwand von 50 Mill. Yen für Marinezwecke entsprach. Neben dieser angesichts der schlechten Finanzlage gewaltigen Forderung trat der Kriegsminister zur Formierung von zwei neuen Divisionen für Korea, dessen militärischer Schutz bisher der Territorialarmee anheimfiel, für eine jährliche Mehrforderung von 40 Mill. Yen ein. Diesen Zahlen seien einige andere an die Seite gesetzt, die wir der »Japan Weekly Chronicle« vom 19. Oktober entnehmen, um das Maß japanischer Rüstungen zu kennzeichnen. Im Jahre 1903, also unmittelbar vor dem russisch-japanischen Kriege, betrug die Armeequote 46,8 Mill. Yen, während die des laufenden Etatsjahres 98,3 Mill. Yen forderte. Die Marineforderung von 1903/04 betrug 36,1 Mill. Yen, die des laufenden Jahres 86,8 Mill. Yen. Die heutige Jahresausgabe Japans für seine Wehrmacht beträgt also 185 Mill. Yen. Demgegenüber sei nur erwähnt, daß das gesamte Jahresbudget des Landes von 1897 nur 168 Mill. Yen betrug. Außerdem hat sich die Staatsschuld ungeheuer vermehrt und das Land allerdings einem kaum mehr zu erhöhenden Steuerdruck ausgesetzt. Dieser Gesichtspunkt und das in der Presse deutlich zum Ausdruck kommende Bestreben des Volkes, zugunsten einer gesünderen Finanzwirtschaft die militärischen Forderungen zunächst zurückzuschieben, werden den Premierminister zu seinem Verhalten bestimmt haben.

— Personal. Im Oktober ist an Bord des Linienschiffes „Hizen" in Sasebo eine Typhusepidemie mit über 300 Fällen ausgebrochen. Die Kranken wurden sämtlich dem dortigen Marinelazarett überwiesen.

— Schwimmende Streitkräfte. I. Geschwader. „Ibuki" und „Yodo" (Reservegeschwader Kure) sollen im Dezember 1911 den Prinzen Higashi Fushimi zur Krönungsfeier des Königs von Siam begleiten.

II. Geschwader. Auf „Nisshin" wurde am 24. September bei Schießübungen ein Mann durch Brandwunden verletzt, denen er später erlag.

III. Geschwader. Die japanische Regierung hatte sich im September — also vor Ausbruch der Revolution in China — entschlossen, ein besonderes Geschwader für den Dienst in Südchina und auf dem Yangtse zu formieren.

Digitized by Google

Nach Ausbruch der Unruhen in China wurden „Tatsuta" und „Chihaya", letzteres mit verstärktem Landungskorps, dem III. Geschwader unterstellt. Zu Depeschenzwecken auf dem Yangtse wurden ebenfalls die Zerstörer „Makikumo" und „Shikinami" sowie die 2. Zerstörerflottille Yokosuka (4 Boote) zur Verfügung gestellt. „Fushimi" besuchte im September die Häfen Wuhu, Hankau, Chenglin und Shasi auf dem Wege nach Itchang, wo sie etwa am 9. Oktober eintraf.

— Zerstörer „Harusame" ist nach einer Meldung vom 24. November auf der Höhe von Shima mit 45 Mann Besatzung untergegangen.

— Manöver. Am 13. Oktober haben die diesjährigen Herbstmanöver angefangen. An diesem Tage vereinigte sich das I. Geschwader bei Tokuyama mit den Reserveverbänden von Sasebo und Maizuru, während das II. Geschwader schon einige Tage früher mit dem Reservegeschwader Kure von dort in See ging. Den Manövern gingen bis zum 20. Oktober Vorübungen voraus; dann sollten die Verbände auf der Höhe von Hyuga und Tosa zusammentreffen.

Das Angriffsgeschwader unter dem Flottenchef Admiral Kamimura wurde vom I. und II. Geschwader gebildet, denen der geschützte Kreuzer „Niitaka" (Reservegeschwader Maizuru) und 5 Zerstörerflottillen zugeteilt waren. Das Verteidigungsgeschwader unter Admiral Dewa bestand aus Teilen der einzelnen Reserveverbände, und zwar:

Reservegeschwader Kure: „Asama", „Tokiwa", „Akashi", „Chiyoda", „Yodo";
" Sasebo: „Izumo", „Iwate", „Kasagi", „Suma", „Mogami";
" Maizuru: „Azuma", „Chitose", „Mishima", „Mikasa";
außerdem: das U-Boots-Mutterschiff „Toyohashi" (Kure), 3 Zerstörerflottillen und 9 U-Boote.

— Schiffbauten, Werften, Versuche usw. Linienschiffe. Der Bau von „Kawachi" (Yokosuka) soll so beschleunigt werden, daß er bis März 1912 fertiggestellt werden kann. Die Arbeiter sollen durch Arbeitszulagen bis zu 20 Prozent zu besonderer Sorgfalt angespornt werden. Nach »Nishi Nishi« soll sich der Boden des Maschinenraumes beim Einbau der Maschinen durchgebogen haben.

„Fuso" soll in dem neuen Baudock von Kure gebaut werden.

Panzerkreuzer. Der Bau des auf der Regierungswerft Yokosuka auszuführenden Panzerkreuzers „Hiyei" hat am 15. Oktober begonnen.

Der auf der Mitsu Bishi-Werft in Nagasaki zu erbauende Panzerkreuzer „Kirishima" soll größer als 27 000 t werden. Mit seinem Bau soll erst begonnen werden, wenn das zur Baubeaufsichtigung des in England gebauten Panzerkreuzers „Kongo" entsandte zahlreiche Personal zurückgekehrt sein wird. Nach einem Vortrage des Ingenieur-Kontreadmirals Fujii vor der englischen Institution of Naval Architects sollen die Turbinen des neuen Panzerkreuzers 64 000 PS entwickeln.

Kleine Kreuzer. Der Kiel des am 3. November in Nagasaki abgelaufenen kleinen Kreuzers „Yahagi" ist am 6. April 1910 gelegt. Das Fahrzeug hat also 19 Monate auf Stapel gestanden, von dem es mit Kesseln, Maschinen und Schornsteinen ablief.

Zerstörer. Die letzten Probefahrten von „Yamakaze" (14. Oktober) waren zufriedenstellend, so daß der Zerstörer am 22. Oktober von der Marineverwaltung übernommen wurde. Er wurde nach Sasebo überführt.

Nach „Tokio Asahi" erzielte „Umikaze" am 9. Oktober 33,47 kn Höchstgeschwindigkeit; die Seeeigenschaften sind gut; Verwendung als Flottillenführerboot beabsichtigt.

Flußkanonenboot „Toba" soll im November fertiggestellt werden. Angeblich Deplacement 250 t, Maschinenleistung 1400 PS, Geschwindigkeit 15 kn.

Digitized by Google

Die Kawasaki-Werft (Kobe) hat der deutschen Maschinenfabrik-Gesellschaft Duisburg den Zuschlag für den Bau einer Helling von 300 : 45 m mit modernsten Krananlagen erteilt.

Das seit 1907 in Makung (Pescadoren) im Bau befindliche Dock ist am 9. Oktober eröffnet und auch für Handelsschiffe bis zu 2000 t zur Verfügung gestellt.

Bei einer Explosion von 4000 kg Pulver in der staatlichen Shimose-Pulverfabrik in Tokio wurden 12 Personen getötet, 9 verwundet und bedeutender Materialschaden verursacht.

Der von der Schichau-Werft, Danzig, für die japanische Regierung erbaute Saugebagger wird die Ausreise nach Korea unter eigenem Dampf und mit einer deutschen Besatzung von 20 Mann antreten.

Nach einem Artikel des englischen »Journal of Commerce« hat das Schiffbau-Erweiterungsgesetz in Japan nicht die erwünschten Erfolge gehabt. Durch die in Japan erzielten höheren Materialpreise und bei der unzureichenden Geschicklichkeit japanischer Schiffbauarbeiter werden im Auslande gebaute Dampfer trotz des Verlustes der staatlichen Prämie billiger. Nippon Yusen und Osaka Shosen Kaisha haben sich trotz der Zollabgaben zu Bauaufträgen im Auslande entschlossen. Das Verkehrsministerium ist bemüht, Abhilfe zu schaffen.

Bei Chikunai, Westküste Sachalin, hat die Kumagay Colliery Co. erfolgreich Kohlen abgebaut. Die Qualität soll die Miike-Kohle übertreffen. Tägliche Förderungsmenge 400 t, diesjährige Verschiffung, die nur in den Sommermonaten möglich ist, 12 000 t.

— Eisenbahnen. Am 1. November ist die japanische Vollbahn Antung—Mukden, die im letzten Kriege als schmalspurige Militärbahn angelegt wurde, eröffnet und dem Verkehr übergeben. Diese neue Bahnlinie eröffnet eine direkte Bahnverbindung zwischen Japan, Asien und Europa, die nur zwischen Fusan—Schimonoseki durch eine 8stündige Dampferfahrt unterbrochen wird. Sie kürzt die bisherige über Tsuruga—Wladiwostok führende Verbindung Japan—Europa um 2 Tage ab. Der Bau der projektierten Yalu-Brücke, die einen Durchgangsverkehr bis Mukden zulassen würde, gilt als gesichert. —ze.

Italien. Neubauten. Die Kiellegung eines 25 000 t-Linienschiffes fand Ende Oktober auf der Staatswerft Spezia statt. „Dante Alighieri" machte Ende Oktober Versuchsfahrten in See bei Spezia zur Erprobung der Rudereinrichtung. Das Schiff hat noch keine Geschütze, erhält diese vielmehr erst im April nächsten Jahres in Pozzuoli.

Als erstes der bei Odero, Sestri Ponente, im Bau befindlichen 12 Küstentorpedoboote lief am 17. Oktober „O. S. 13" vom Stapel.

— Unterseeboote. „Medusa" lief bei den Überwasserprobefahrten im Oktober 14,57 kn, d. i. 2,5 kn mehr als kontraktlich gefordert war.

— Unfälle. Aus „San Giorgio", der im Dock zu Neapel liegt, sind die Maschinen zur Neumontage herausgenommen.

„Pomiere" soll mit Hilfe der bei „San Giorgio" seinerzeit gebrauchten eisernen Luftzylinder gehoben werden.

Das im Oktober bei Tripolis aufgelaufene Hochseetorpedoboot „Canopo" wurde nach Neapel geschleppt und dort repariert.

Digitized by Google

Auf „Re Umberto" ereignete sich bei der Beschießung feindlicher Truppen bei Tripolis durch zu frühzeitiges Öffnen eines Geschützverschlusses ein schwerer Unfall, dem mehrere Leute der Geschützbedienung zum Opfer fielen.

— Schwimmdock. Das im Oktober in Tarent vom Stapel gelaufene Schwimmdock ist — entgegen der im vorigen Heft an dieser Stelle gebrachten Mitteilung — nur für Torpedofahrzeuge bestimmt. Es ist 76,4 m lang und innen 9,2 m breit.

v. D.

⚜

Rußland. Der Marineminister ist bemüht, die Mittel für den Aufbau der Flotte nach dem von ihm ausgearbeiteten Flottengesetz in Raten für je fünf Jahre bewilligt zu erhalten, um eine gewisse Stetigkeit in der Ausführung des Schiffbauprogramms sicherzustellen. Die Kosten für den Ausbau der Baltischen Flotte bis zum Jahre 1930 sind auf 1620 Mill. ℳ, die für den Ausbau der Schwarzmeer-Flotte bis 1916 auf 220,75 Mill. ℳ veranschlagt.

Für die Reparatur der durch Grundberührung beschädigten Linienschiffe „Panteleimon" und „Ewstafi" ist bei der Duma eine besondere Forderung von 468 720 ℳ eingebracht.

Da der Minister bei seinem Reformwerk vielfach persönlichen Angriffen und Verleumdungen ausgesetzt ist, wurde ihm von seiten des Zaren eine Vertrauenskundgebung in Gestalt der Aufforderung zuteil, ungeachtet dieser Angriffe sein Werk fortzusetzen. Das Telegramm lautete: „Ich bitte Sie, sich nicht um die verschiedenartigen törichten und verleumderischen Angriffe zu kümmern, die gegen Sie persönlich und gegen das Marineressort gerichtet sind. Setzen Sie fest und unentwegt das Ihnen anvertraute Werk der Neuschaffung der Flotte fort, stark durch Mein Vertrauen und die Achtung, die Ihnen jeder Ehrenmann in der Marine zollt."

— Personal. Vizeadmiral Boström, der bisherige Chef der Seestreitkräfte des Schwarzen Meeres, ist auf seinen Antrag verabschiedet; gegen ihn ist bei dem Kronstädter Marinekriegsgericht eine gerichtliche Untersuchung wegen der Grundberührung des „Panteleimon" und des „Ewstafi" eingeleitet. — Zu seinem Nachfolger ist, nicht, wie zuerst verlautete, Vizeadmiral Ssarnawski (vgl. S. 1473), sondern der bisherige Chef des Marinegeneralstabes, Vizeadmiral Ebergardt (55 Jahre alt), ernannt, der während des Krieges Stabschef des Admirals Makarow und später Chef des Marinefeldstabes des Statthalters im Fernen Osten war. — Chef des Marinegeneralstabes wurde Kontreadmiral Fürst Liven, bisher Chef der 1. Torpedobootsabteilung des Baltischen Meeres, der im ostasiatischen Kriege zuerst Chef einer Torpedobootsdivision, später Kommandant des „Bobr" und der „Diana" war, die er in Saigon nach der Schlacht vom 10. August desarmierte. — Kontreadmiral Stezenko wurde zum Chef der Sibirischen Flottille ernannt.

— Organisation. Die Neuorganisation der Marineverwaltung auf Grund eines Kaiserlichen Erlasses vom 1. November ist nunmehr in ihrem vollen Umfange im „Kotlin" bekanntgegeben (vgl. S. 1473). „Nowoje Wremja" schreibt dazu: „Das ist die Reform des Ressorts, die schon während des Krieges vom damaligen Marineminister Avellan als notwendig erkannt und versprochen worden ist. Trotzdem haben weder dieser Minister noch seine Nachfolger, die Admirale Birilew, Dikow und Wojewodski, die Reform verwirklichen können. Statt einer gründlichen Umgestaltung haben diese Minister sich mit Pflastern und Anbauten an dem alten

Digitized by Google

Regime begnügt. Die Folge war eine noch größere Unordnung als vor dem Kriege. Im Ministerium entstand eine ausgesprochene Dreiteilung der Macht. Sie beruhte darauf, daß drei faktisch unabhängige Chefs nebeneinander standen: der der Flotte, der der Technischen Abteilung und der der Kriegsvorbereitung. Das neue Reglement vernichtet diese Dreiteilung und gibt die ganze Leitung in die Hände des Marineministers. Vor dem Kriege lag sie in der Hand des Generaladmirals." Als weitere Vorzüge der Reform werden genannt die Dezentralisation in örtlicher Beziehung, die Konzentration in bezug auf die Zweige der Verwaltung und die Beseitigung kollegialer Unverantwortlichkeit, an deren Stelle Einzelpersonen mit ausgesprochener Verantwortlichkeit treten.

Auch die Werften und Fabriken der Marineverwaltung — die Baltische und die Admiralitätswerft sowie die Ijora-Werke — werden neu organisiert. Während bisher die Ausgaben der Fabriken aus den durch die Lieferungen erzielten Einnahmen gedeckt wurden, soll ihre gesamte Unterhaltung in Zukunft auf Grund der im Budget vorgesehenen Summen erfolgen, dem die Einnahmen zufließen. Während ferner bisher zwei auf gleicher Stufe stehende Organe — der Fabrikchef und die Fabrikverwaltung — die Leitung hatten, wird nunmehr die Verwaltung dem Chef unterstellt. Zur Erledigung der wirtschaftlichen Angelegenheiten wird in jeder Fabrik ein Wirtschaftskomitee unter dem Vorsitz des Gehilfen des Chefs gebildet. Zur Beaufsichtigung der sämtlichen Werften und Fabriken soll ein Verwaltungsrat unter Vorsitz des Gehilfen des Marineministers zusammentreten.

— Schwimmende Streitkräfte. Die aktive Indiensthaltungsdauer für die Verbände ist vom Minister vorläufig wie folgt festgesetzt: für die Baltische Flotte, die Sibirische Flottille und die aktive Schwarzmeer-Flotte auf 7 Monate, dazu 5 Monate in Reserve; für die Amur-Flottille auf 4 Monate; für die Artillerie- und Torpedolehrabteilung des Baltischen Meeres und die Taucherschule auf 4 Monate.

Vor Sfewastopol fand Ende Oktober ein Verbandsschießen der Linienschiffsabteilung des Schwarzen Meeres nach einer von „Kagul" geschleppten Scheibe statt. Fahrt 12 kn, Feuereröffnung auf 5 sm. Nach 10 Minuten soll die Scheibe zusammengeschossen gewesen sein; das Ergebnis wird als sehr gut bezeichnet.

— Schiffbau. Am 30. Oktober (nicht am 28.) wurde in Nikolajew der Kiel zu den Linienschiffsneubauten „Alexander III." und „Imperatriza Maria" auf der dem Syndikat Iwanow und Bunge zur Verfügung gestellten Staatswerft (John Brown) und „Jekaterina II." auf der Privatwerft (Vickers) gelegt. Die 183 m langen Hellinge sollen nach den „Odessaer Nachrichten" noch weit von der Fertigstellung entfernt gewesen sein.

Die Baudaten der Schiffe sind: 22 500 t, 168 m lang, 27,3 m breit, 8,4 m tief; 21 kn, Turbinen mit 4 Wellen; 20 Kessel, 3000 t Heizmaterial; 4 Drillingtürme mit 30,5 cm-K, zwölf 15 cm-SK, 2 Unterwasser-Breitseitrohre.

Die Torpedoboote für die Schwarzmeer-Flotte (vgl. S. 1158, Septemberheft) werden 1110 t groß sein bei 96,5 m Länge, 9,3 m Breite, 2,77 m Tiefgang; 22 500 PS, 3 Parsons-Turbinen, 5 Kessel; fünf 45 cm-Zwillingstorpedorohre, drei 10 cm-SK, 2 Scheinwerfer; Geschwindigkeit 34 bis 35 kn. Besatzung 7 Offiziere, 6 Deckoffiziere, 80 Mann.

Für die Baltische Flotte sollen 9 Torpedoboote und 4 Unterseeboote bei der Crighton-Werft in Bau sein.

Geschützter Kreuzer „Bogatyr" ist für den Umbau als Streuminenschiff vorgesehen.

Digitized by Google

— Artillerie. Die Marineverwaltung beschäftigt sich nach „Kotlin" mit der Frage der Einführung eines 35 cm-Geschützes an Stelle der 30,5 cm-K.

— Handelsflotte. Auf der Newski-Werft in St. Peterburg sind sechs Dampfer für die Freiwillige Flotte auf Stapel gelegt, die für den Verkehr im Ochotskischen und Berings-Meer an Stelle der bisher dorthin verfrachteten norwegischen Dampfer bestimmt sind.

— Hafenbauten. Die Finanzkommission der Duma beschloß die Bewilligung von 90 Mill. Rubel für Hafenbauten (St. Petersburg, Libau, Nikolajew, Rostow, Riga, Mariupol) für einen Zeitraum von 5 Jahren; die jährlichen Raten sind als außerordentliche Ausgaben in den Etat einzustellen.

Österreich-Ungarn. Kriegsbereitschaft. Des italienisch-türkischen Krieges wegen wurde der am 1. Oktober zur Entlassung heranstehende Jahrgang Mannschaften (1908 eingestellt) im aktiven Dienst behalten, so daß die Reserve-Eskadre mit voller Besatzung in Dienst bleiben konnte.

— Neubauten. In Fiume hat der Bau des Kleinen Kreuzers „H", der im Herbst nächsten Jahres vom Stapel laufen soll, und auf der Filiale der Danubius-Werft in Porto Re der Bau dreier Torpedofahrzeuge zu je 800 t begonnen.

— Flaggoffiziere. Vizeadmiral Erzherzog Karl Stephan und Vizeadmiral v. Ripper, Stationschef in Pola, wurden zu Admiralen, Kontreadmiral v. Kunsti zum Vizeadmiral und die Kommodore der Reserve-Eskadre sowie der Kreuzerflottille, Linienschiffskapitäne Njegoran und Kastner, zu Kontreadmiralen ernannt.

— Marine-Ingenieure. Als höchste Dienstgrade neu eingeführt wurden für die Marine-Bauingenieure der der „Generalingenieure" (Kontreadmiralsrang) und für die Maschinen-Betriebsleiter der des „Obersten Maschinen-Betriebsleiters" (Kapitän zur See-Rang).

— Schiffe im Auslande. „Kaiserin Maria Theresia" lag Mitte November noch in Piraeus und beabsichtigte nach Saloniki, Smyrna und Mytilene weiterzugehen. „Kaiser Franz Josef I." liegt in Hankau.

v. D.

Argentinien. In einer dem Kongreß zugegangenen Denkschrift über die weitere Entwicklung der argentinischen Marine führt der Marineminister, Kontreadmiral Sáenz Valiente, das augenblicklich vorhandene Schiffsmaterial auf, beleuchtet dessen Zustand und Gefechtswert und knüpft hieran Betrachtungen und Mahnungen, wie man die Kriegsbereitschaft der Flotte erhöhen könne. In der Einleitung wird zum Ausdruck gebracht, daß die Flotte durch die Erwerbung der neuen Kampfeinheiten auf die Höhe gebracht werde, die sie früher innegehabt habe. Was die vier Panzerkreuzer der „Garibaldi"-Klasse (Stapellauf 1895 bis 1898) betreffe, so sei ihr Gefechtswert trotz ihres Alters noch erheblich, da sie sich in recht gutem Zustand befänden. Es müsse aber betont werden, daß im Kriege nicht nur die Zahl der Kampfeinheiten den Ausschlag gäbe, sondern daß die Geübtheit des Personals eine mindestens ebenso große Rolle spiele. Der Minister richtet deshalb an den Kongreß

Digitized by Google

die Bitte, bei Bewilligung von Mitteln für Übungszwecke im Interesse der Landesverteidigung nicht zu sparsam zu sein.

Außer der Bewilligung von Geldern für Kohlen und Munition müsse von vornherein darauf Rücksicht genommen werden, daß das Material sich abnutze und deshalb nach einer gewissen Zeit ersetzt werden müsse.

Jede Marine habe ferner in Friedenszeiten gewisse Hilfsdienste zu leisten, die im Gegensatz zu ihrem eigentlichen Zweck, der Vernichtung eines Gegners, ständen. Aus diesem Grunde erkläre sich, daß in der argentinischen Marine eine Reihe veralteter Schiffe in den Schiffslisten weitergeführt werde, deren militärischer Wert gering und deren Unterhaltung kostspielig sei, mit denen man aber mangels anderer Schiffe bisher die erwähnten Hilfsdienste versehen habe. Der Ersatz dieser alten Fahrzeuge durch vollwertige Kriegschiffe empfehle sich im Interesse einer geordneten Verwaltung und im Interesse der Kriegsbereitschaft. Da man die alten Schiffe nicht plötzlich und zu gleicher Zeit durch moderne ersetzen könne, so rate er, jedes Jahr einen Posten in den Etat einzustellen, der die allmähliche Modernisierung der Flotte ermögliche.

Neben der Erneuerung des Materials müsse man auf den Ersatz und die Ausbildung des Personals sein besonderes Augenmerk richten. Er habe deshalb von Seeoffizieren und Juristen einen Gesetzentwurf ausarbeiten lassen, der eine organische Weiterentwicklung des Personals sicherstelle, und werde diesen demnächst dem Kongreß zugehen lassen.

Ein lang dienendes Unterpersonal, wie es die Flotte dringend brauche, lasse sich nur dann schaffen, wenn man das Gehalt aufbessere und für Wohnungen für die Unteroffiziere und ihre Familien in den Kriegshäfen sorge.

Der Minister geht dann über auf die Manöver der Flotte, auf die Vertretung der Republik durch Schiffe im Auslande und charakterisiert den augenblicklichen Zustand der Flotte dahin, daß das Material trotz seines Alters zufriedenstellend sei. Die Schiffe der „Pueyrredon"-Klasse erhielten zurzeit neue Kessel, eine Arbeit, die durch aktives Personal auf den Staatswerften ausgeführt wird.

Nach Beendigung der Zentenarfeierlichkeiten habe er eine eingehende Untersuchung der Seelen, Verschlüsse sowie der Lafettierungen sämtlicher Schiffsgeschütze vornehmen lassen, wobei überall ein guter Zustand des Materials festgestellt sei, dagegen genügten die Visiereinrichtungen bei der schweren und mittleren Artillerie in keiner Weise modernen Anforderungen. Er habe deshalb eine Kommission, bestehend aus Offizieren und Spezialisten, damit beauftragt, ihm Vorschläge zu machen, in welcher Weise diesem Übelstande abgeholfen werden könne; zum Teil seien bereits, den Vorschlägen der Kommission entsprechend, teleskopische Visiereinrichtungen auf einzelnen Schiffen eingeführt.

Um die Konservierung des Pulvers und der Explosivstoffe zu erleichtern, sei beschlossen worden, auf allen Schiffen Kühlapparate nach dem System Thermotank für die Pulverkammern einzubauen. Auf „Pueyrredon" und „Almirante Brown" sei hiermit bereits der Anfang gemacht.

In Übereinstimmung mit den Erfahrungen der letzten Kriege und den Fortschritten im Schiffbau seien an Bord der Kreuzer die 5,7 cm- und die 3,7 cm-automatischen Kanonen und die Maschinengewehre (System Mauser) als überflüssig fortgelassen. Man habe lediglich vier 5,7 cm-Kanonen zu Schießübungszwecken auf jedem Schiff an Bord gelassen.

Auf fast allen Schiffen der Flotte seien ferner die elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlagen erneuert worden. Von einer Verbesserung der artilleristischen Förderwerke und Schwenkmaschinen, die den Anforderungen nicht mehr entsprächen, habe er zunächst Abstand genommen, da es sich bei dem schnellen Fortschritt der Technik empfehle, zunächst eingehend zu prüfen, welchem der verschiedenen Systeme

Digitized by Google

der Vorzug zu geben sei. Der Vorstand der elektrischen Abteilung verfolge mit Aufmerksamkeit diese Entwicklung.

Was die Neubauten betreffe, so seien die Kontrakte bisher regelmäßig erfüllt; auch lasse der Zustand der beiden auf amerikanischen Werften unter Aufsicht argentinischer Offiziere im Bau befindlichen Linienschiffe erkennen, daß die Bauwerften durchaus leistungsfähig seien. Mit dem von den Bethlehem-Werken gelieferten Material sei die Kommission stets zufrieden gewesen. Auch die an europäische Werften vergebenen Neubauten schritten zur Zufriedenheit fort. Von zwölf bestellten großen Torpedobooten sind bereits sieben vom Stapel gelaufen. Die Baubeaufsichtigung haben zwei technische Kommissionen in Europa und eine in den Vereinigten Staaten, bestehend insgesamt aus zwei Admiralen und 72 Offizieren.

Zwanzig Offiziere seien zur Dienstleistung in der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika kommandiert und würden nach Rückkehr in die Heimat auf den neuesten Schiffen verwendet werden, um hier ihre Erfahrungen im Interesse der eigenen Marine nutzbringend zu verwerten.

Die Werften nehmen in der Denkschrift des Marineministers einen verhältnismäßig großen Raum ein, wie der Minister besonders hervorhebt, weil sie bei dem schnellen Anwachsen der Schiffsgrößen in den letzten Jahren den Anforderungen in keiner Weise mehr genügen und ihre Docks nicht groß genug sind, die neuesten Schiffe aufzunehmen.

In der Werft zu Puerto Militar (Bahia Blanca) sei erforderlich: Erweiterung der Werftanlagen, Bau eines großen Trockendocks, Anlage von Öltanks, Vermehrung der Munitionsdepots und Pulverschuppen sowie Bau geeigneter Wohnungen für die Beamten und das Unterpersonal. Einen Teil dieser Erweiterungsarbeiten habe er bereits in Angriff nehmen lassen, bezüglich der anderen seien die Vorarbeiten noch nicht beendet.

Im La Plata-Fluß seien folgende Arbeiten notwendig: Erweiterung des Strombetts zur Herstellung bequemer und sicherer Festmacheplätze für Schiffe, Vergrößerung der vorhandenen Werkstätten, Beschaffung einer Reihe neuerer Maschinen, Anlage von Petroleumtanks, Errichtung eines Schießstandes und einer Torpedoversuchsstation, endlich gleichfalls Bau von Wohnungen für das erforderliche Personal sowie eines den hygienischen Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Hospitals.

Die in die Staatswerften entsandten Kommissionen hätten genaue Anweisungen, an Ort und Stelle zu prüfen, wie den zu stellenden Anforderungen am besten entsprochen werden könne. Die im letzten Jahr ausgeführten Instandsetzungs- und Überholungsarbeiten — vierzig Schiffe, d. h. fast die ganze Flotte habe zu verschiedenen Zeiten zur Ausführung von Reparaturen auf den Staatswerften gelegen — bewiesen bereits die Lebensfähigkeit dieser für die Flotte so wichtigen staatlichen Anlagen.

Das Offizierkorps der Marine setzt sich augenblicklich wie folgt zusammen: 516 Seeoffiziere, 106 Marineingenieure, 43 Sanitätsoffiziere, 2 Torpedoingenieure, 17 Elektrizitätsingenieure, 5 Schiffbaumeister, 74 Verwaltungsbeamte, zusammen 763 Offiziere und höhere Beamte.

An aktiven Unteroffizieren und Mannschaften zählt die Marine zur Zeit 7147 Mann. Dieses Personal genügt augenblicklich im Frieden eben dem vorhandenen Bedürfnis. Mit Eintritt der neuen großen Kampfeinheiten in die Flotte entspricht das Personal jedoch weder was Zahl noch was Ausbildung betrifft den dann zu stellenden Anforderungen, da die Kompliziertheit moderner Kriegschiffe die Schaffung von Spezialistenkorps notwendig macht. Das Ministerium sei deshalb bereits der Organisation und Entwicklung von Spezialistenschulen näher getreten.

Digitized by Google

Wenn er, der Minister, auf die Erhöhung des Personals der Flotte einen besonderen Wert lege, so möchte er darauf hinweisen, daß die Ausbildung der Mannschaften nicht nur der Marine selbst von Nutzen sei, sondern daß sie auch dem allgemeinen Besten des Landes diene.

Um jeden Mann des Ersatzes an zwei Manövern teilnehmen zu lassen, habe er die Flottenmanöver vom Herbst in den Frühling verlegt. Dies zeitige einerseits bessere Resultate bei den Manövern selbst und habe außerdem den Vorteil, daß es der Flotte gründlicher ausgebildete Reservemannschaften verschaffe. Augenblicklich betragen die Reserven der argentinischen Marine 11411 Mann, von denen 5962 Mann zur Reserve und 5449 Mann zur Seewehr gehören. Die Flotte könne also im Kriege über 18558 Mann verfügen, von denen weitaus der größere Teil zwei Jahre unter der Flagge gedient habe.

Dose.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Die Wettkämpfe der Fähnriche zur See der Marineschule.

Die Wettkämpfe der Marineschule in diesem Jahre stellten einen Anfang und einen Versuch dar.

Die veränderten äußeren Verhältnisse von Flensburg-Mürwik gegen Kiel haben die Marineschule auf dem Wege der Entwicklung von einer „Schule" zu einer „Erziehungsanstalt" ein tüchtig Stück weiter gebracht. Aus einer ganzen Reihe von Gründen hierfür, deren Aufzählung nicht in den Rahmen dieser Besprechung gehört, sei nur einer angeführt: die ganz andere Rolle, die hier in dem alltäglichen Leben und dem Ausbildungsgang des Fähnrichs die körperlichen Übungen aller Art spielen. Sport und Spiel ist ein Erziehungsfaktor geworden und wird als solcher in vollem Umfange ausgenutzt.

Trotz ungünstiger Beeinflussung der Leistungen dadurch, daß die umfangreichen Rasenplätze erst im Laufe des Sommers fertiggestellt werden konnten, war der Verlauf des Sportfestes durchaus erfreulich. Die Begeisterung und Hingabe der Fähnriche sowie die rege Teilnahme, welche den Veranstaltungen von allen Seiten entgegengebracht wurde, machte die Tage der Wettkämpfe zu dem, was sie sein sollen: dem „Ereignis" im Leben des Fähnrichs während seines Marineschuljahrs.

Die Vielseitigkeit der Sportausübung erschwerte die Zeiteinteilung. Die allzu zahlreichen Nennungen mußten eingeschränkt, einzelne Sportarten fortgelassen, sämtliche zu mehreren gleichzeitig ausgeführt werden, um mit der angesetzten Zeit auszukommen — 4 Nachmittagen, die sich ohne nennenswerte Störung des Dienstbetriebes auf die Woche vom 21. bis 27. September verteilten.

Am Donnerstag, 21. September, fand bei leider regnerischem und kaltem Wetter das Schwimmfest in der Badeanstalt der Marineschule statt, mit folgender Einteilung: Schnellschwimmen, Hindernisschwimmen, Springen (4 Pflicht- und 2 Kürsprünge), Tauchen (Höchstleistung: 54 Sekunden unter Wasser) und Tellertauchen (10 Teller in 22,3 Sekunden).

Der Sonntagnachmittag des 24. September war Ruder- und Segelregatten gewidmet.

Die beiden durch vorhergehendes Ausscheidungsrennen bestimmten Kompagnien starteten ihre Gigs um den Wanderpreis Seiner Majestät des Kaisers, der der 3. Kompagnie zufiel.

Das Wettsegeln der Kutter und kleinen Yachten, dem auch die Herzoglichen Herrschaften aus Glücksburg auf Ihrer Yacht „Eleanor" beiwohnten, litt so sehr unter flauer Brise, daß es nach 2 Stunden abgebrochen werden mußte.

Der dritte Tag brachte am Nachmittag die Wettbewerbe im Turnen und Signalisieren.

Die Übungen im Turnen wurden einzeln am Reck, Barren und Pferd mit je einer Pflicht- und einer Kürübung, und als Hoch-, Weit- und Stabsprung vorgeführt. Dies hat sich nicht bewährt, da allgemeine turnerische Tüchtigkeit zu sehr hinter Einzelleistungen zurücktritt. Es wird deshalb im nächsten Jahr der „Drei"- oder „Fünfkampf" zur Anwendung kommen. Derartige aus der Praxis gesammelte Erfahrungen, wie sie in großer Zahl nach Beendigung der Wettkämpfe zusammengestellt werden konnten, sind eins der wichtigsten Ergebnisse der diesjährigen Veranstaltungen für die Zukunft.

Digitized by Google

Im Wettsignalisieren, bei dem alle Bewerber sich sowohl im Morsen als im Winken beteiligen mußten, wurden 15 fünfzehnstellige Worte gegeben, die beim Morsen in 7 Minuten 40 Sekunden, beim Winken in 3 Minuten übermittelt wurden.

Angegliedert wurden den Vorführungen dieses Nachmittags noch das Kunstfahren zu Rade und das Ausscheidungsrennen für Hindernislauf, beides Veranstaltungen, die das Interesse der Zuschauer besonders in Anspruch nahmen.

Kunstfahren zu Rade:

1. Fahren so langsam wie möglich, wobei der Fahrer in der einen Hand eine Kartoffel auf einem Löffel balanciert,
2. Gegenstände von der Erde aufheben, ohne mit dem Fuß den Boden zu berühren,
3. Hindernisfahren.

Hindernislaufen:

360 m Strecke mit einem Wall (1 m hoch), einer Barriere (1,10 m hoch), einem Drahtgeflechthindernis, einem Drahtzaun, einer Bretterwand von 2 m Höhe und zwei Gräben.

Es wurde in 4 ausgelosten Gruppen zu je vieren gelaufen; die beiden zuerst ankommenden Fähnriche jeder Gruppe kamen in das Schlußlaufen.

Der Nachmittag des letzten Tages, Mittwoch, 27. September, sollte den Abschluß und Höhepunkt bilden. Der Generalinspekteur der Marine, Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich und Ihre Königliche Hoheit Prinzeß Heinrich von Preußen gaben dem Fest die Ehre Ihres persönlichen Erscheinens. Die Offizierkorps S. M. S. „Württemberg“ und „König Wilhelm“, des Füsilier-Regiments „Königin“, der Oberbürgermeister von Flensburg und andere leitende Persönlichkeiten waren zahlreich mit ihren Damen erschienen. Auch von den Fähnrichen waren viele Einladungen ergangen, die erwünschte Gelegenheit gaben, wenigstens den guten Willen zu zeigen, die in der Stadt genossene Gastfreundschaft zu erwidern.

So kam das zustande, was beabsichtigt war: ein buntes, fröhliches Bild auf grünem Rasen. Dazu im Hintergrund der monumentale Bau der neuen Marineschule, unsere schöne Förde mit ihren Wäldern in leuchtendem Herbstkleid, das alles gab einen Zusammenklang, der jeden empfinden ließ, daß hier der rechte Ort gefunden sei, wo Schönheit in der Natur, Großzügigkeit in Bau, Anlage und Handhabung nicht ohne erzieherischen Wert sein kann in einem Alter, wo das menschliche Herz allen Eindrücken so weit offen steht.

Als erste Veranstaltung kamen die Endkämpfe in Hockey, Fußball (beides wieder kompagnieweise nach vorhergegangenen Ausscheidungsspielen), Lawntennis, gleichzeitig — altem Holstenbrauch entsprechend — Ringstechen zu Pferde. Die Pferde stellte der in der Nähe der Marineschule entstandene Reitstall eines Privatunternehmers, der unseren Fähnrichen jetzt die anfangs sehr vermißte Gelegenheit zum Reitunterricht bietet. Jeder Reiter hatte im Galopp die an drei mit 12 m Zwischenraum aufgestellten Torgerüsten befestigten Ringe auf seine Lanzenspitze zu bringen.

Bestes Ergebnis: 7 Ringe mit 6 Anläufen.

Im Endkampf des Hindernislaufes wurde die bereits beschriebene, sehr schwierige Bahn in 1 Minute 10 Sekunden durchlaufen: eine besonders gute Leistung!

Der Eilbotenlauf wurde auf einer kreisförmigen Bahn von 250 m Länge mit 4 Stafetten gelaufen.

Die letzte Nummer des Programms bildete der Bocksprunglauf, der zu je zweien über eine Strecke von 100 m in der Weise gelaufen wurde, daß alle 10 m

Digitized by Google

an markierten Stellen der eine Teilnehmer über den andern im Bocksprung hinwegsprang, eine Aufgabe, die auch der Komik zu ihrem Recht verhalf.

Die Verteilung der 7 Ehren- und 91 Klassenpreise erfolgte in der Turnhalle durch Ihre Königlichen Hoheiten Prinz und Prinzeß Heinrich von Preußen.

Zum Schluß übergab der Direktor der Marineschule dem ältesten Fähnrich das von ihm gestiftete „Goldene Buch der Sieger", das durch Aufzeichnung der Wettkämpfe jedes Jahrgangs mit dazu beitragen soll, auch in dieser Beziehung auf der Marineschule eine Tradition zu schaffen, die dem Seeoffizier eine Erinnerung an sein Marineschuljahr, kommenden Jahrgängen Ansporn zu persönlichem Schneid und körperlicher Tätigkeit sein soll.

Seine Worte schlossen mit der auch diesem Buche als Motto mitgegebenen Mahnung:

Anfangen ist leicht, Beharren Kunst!

Ltzw.

Digitized by Google

Zeitschriftenschau.

Die Entwicklung der Küstenverteidigungsfrage in Frankreich

wird in »Le Yacht« (4. November 1911) von P. Le Roll einer kritischen Besprechung unterzogen, die ein wenig günstiges Licht auf die französische Küstenverteidigung fallen läßt.

. Das Gesetz vom 10. Juli 1791 über die Unterhaltung der festen Plätze und Kriegshäfen sowie ein Erlaß vom 3. Januar 1843 machen den Kriegsminister für die Verteidigung der Land- und Seegrenzen verantwortlich. Inzwischen ist wiederholt von Fachleuten und Laien dringend befürwortet worden, die Verantwortung für die Küstenverteidigung dem Marineminister zu übertragen, indessen ohne einen vollkommenen Erfolg. Durch ein Dekret vom 13. Mai 1890 und ein weiteres vom 17. Februar 1894 wurden die Küsten in Sektoren eingeteilt, von denen ein Teil durch Offiziere des Heeres, ein anderer durch Marineoffiziere befehligt werden sollte. Zu den ersteren gehören Dunkerque, Bayonne, Perpignan, Antibes und Nizza, die in der Nähe der Landgrenzen liegen, zu den letzteren Abbeville, Le Havre, Cherbourg, Saint Malo, St. Brieuc, Brest, Lorient, St. Nazaire, les Sables, Rochefort, Royan, Cette, Marseille, Toulon. Einzelne dieser Sektoren enthielten sowohl Befestigungswerke des Heeres wie solche der Marine (z. B. in Brest, wo die Toulbroch-Forts der Marine, die von Bertheaume dem Heere unterstanden). Es herrschten somit sehr verwickelte Befehlsverhältnisse.

Als im Frühjahr 1898 infolge der Streitigkeiten über die Nigerfrage ein Konflikt mit England drohte, waren die Küstenbefestigungen nicht im entferntesten kriegsbereit. Es begann daher, hauptsächlich auf Veranlassung des Admirals Fournier, eine lebhafte Tätigkeit; die Batterien wurden instandgesetzt, das zu ihrer Bedienung nötige Personal wurde beschafft — insbesondere waren bis dahin Geschützführer fast gar nicht vorhanden gewesen —, so daß zur Zeit des Faschoda-Zwischenfalls die feste Küstenverteidigung sich in erträglichem Zustande befand. Damals wurde die Flotte — ob zu Recht oder Unrecht, will der Verfasser nicht entscheiden — für nicht hinreichend kriegsbereit erklärt.

Ein Gesetzentwurf vom 31. Januar 1899, der vom Marineminister Lockroy vorgelegt, aber nicht angenommen wurde, bezweckte die Übertragung der Verteidigung der Kriegshäfen auf die Marine; er sah ferner die Verwendung der überschüssigen inscrits maritimes für die Besetzung der Küstenwerke vor.

Es folgte nun die Zeit, in der der Marineverwaltung wesentliche Teile ihres bisherigen Geschäftsbereiches genommen wurden — die Verteidigung der Kolonien, die Verwaltung der Kolonialtruppen und der Handelsmarine. Der Übergang der Kolonialtruppen zur Heeresverwaltung durch Gesetz vom 7. Juli 1900 hatte zur Folge, daß auch die von diesen Truppen besetzten Küstenwerke der Kriegshäfen mit dem Moment der Mobilmachung unter die Heeresleitung traten. Durch ein Dekret vom 30. März 1901 wurde sodann auf Vorschlag des Conseil supérieur de la guerre der Marinepräfekt zum Gouverneur des Kriegshafens ernannt, indessen gleichzeitig dem Armeekorpskommandanten untergeordnet. Die Folge des Gesetzes vom 7. Juli 1900 war naturgemäß die allmähliche Zurückziehung der Kolonialtruppen aus den Küstenwerken, um sie in andere Garnisonen zu versetzen: Auch hier spielte die Politik ihre unheilvolle Rolle, denn mancher einflußreiche Abgeordnete legte Wert darauf, seinen Wählern ein Kolonialregiment in Garnison zu senden, damit der kleine Handel in ihrem Bezirk gefördert würde.

Digitized by Google

Die Küstenverteidigung befand sich daher sehr bald in dem verwahrlosten Zustande wie zu Beginn des Jahres 1898; einige Batteriewächter hatten Hunderte von Kanonen instand zu halten. Zur Besetzung der Batterien oder zur Überwachung der Munitionsdepots war kaum jemand vorhanden. Zur Verteidigung der Küsten waren damals nur die Unterseeboote bereit.

Der Conseil supérieur beauftragte nunmehr auf Grund dieser Sachlage die Marine mit der Instandhaltung und Besetzung der Küstenbefestigungen. Der Marinepräfekt erhält seitdem Kenntnis von den Verteidigungsplänen der Seeplätze seines Bezirkes und teilt dem Korpskommandanten seine Ansichten über die vorhandene Verteidigung der Seefronten mit, ohne indessen bestimmte Vorschläge für die Armierung der Werke (vor deren Ausführung) — selbst mit Bezug auf die Werke des ihm als Gouverneur unterstellten Kriegshafens — machen zu dürfen. Durch Dekret vom 18. September 1904 sind ferner die Marinepräfekten im Kriegsfalle mit der Verteidigung der Küste ihres Arrondissements gegen schwimmende Streitkräfte beauftragt. — Es herrscht also noch heute ein vollkommener Dualismus in der Frage der Leitung der Küstenverteidigung.

P. Le Roll gibt zu, daß hinsichtlich der Personalfrage bei der Besetzung der Küstenwerke in den letzten Jahren Fortschritte zu verzeichnen sind — man sehe in letzter Zeit sogar Artilleristen in den Baracken der Forts von Portzic, Toulbroch und in anderen Plätzen; auch Kolonial-Infanterie und andere Truppen tauchen an der Küste wieder auf.

Indessen sei eine wirklich wirksame Küstenverteidigung nur durch ihre Übertragung auf die Marine in vollem Umfange durchzuführen. Zum mindesten müßten die Werke der Kriegshäfen und Stützpunkte in Frankreich und den hauptsächlichsten Kolonialhäfen der Marine ganz unterstellt und von ihr bemannt werden. Ein besonderes Offizierkorps und eine besondere Truppe müsse für diesen Zweck von der Marine bereitgestellt werden. Im Falle der Mobilmachung müsse sie durch inscrits maritimes aufgefüllt werden.

Diese Ausführungen stimmen im allgemeinen mit dem Bericht des Abgeordneten Lanessan überein, in dem dieser im Auftrage der parlamentarischen Gruppe für die Seeinteressen Frankreichs kürzlich die Seeverteidigung kritisierte und ein wenig günstiges Bild von der Küstenverteidigung entwarf, deren Zustand nach seiner Ansicht eine Überrumpelung in den ersten Tagen der Mobilmachung sehr möglich erscheinen läßt.

Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels Abstand nehmen; wir beschränken uns daher auf die kurze Erwähnung:

Friedag: **Führer durch Heer und Flotte.** 9. Jahrgang, 1912. — Berlin, Alfred Schall. — Geheftet 2 *M*, gebunden 2,50 *M*.

v. Klaß: **Der gute Kamerad.** Ein Lern- und Lesebuch für den Dienstunterricht des deutschen Infanteristen. Umgearbeitet für die Marineinfanterie. — Berlin, Liebelsche Buchhandlung. — Preis 1 *M*.

v. Carlowitz-Maxen: **Einteilung und Dislokation der russischen Armee und Flotte. — Einteilung und Dislokation der französischen Armee und Flotte.** Abgeschlossen 25. September 1911. — Berlin, Zuckschwerdt & Co. — Preis 2 *M*.

Pulkowski: **Handbuch für Unteroffiziere, Obergefreite und Gefreite der Fußartillerie.** 9. Auflage. — Berlin, R. Eisenschmidt. — Zwei Bände, Preis je 1,80 *M*.

Leitfaden für die erste Hilfeleistung an Bord von Seefischereifahrzeugen. Bearbeitet im Kaiserlichen Gesundheitsamte. — Berlin, Julius Springer. — Preis geheftet 0,45 *M*, kartoniert 0,50 *M*, gebunden 0,60 *M*.

Jahrbuch für die Militäranwärter und Kapitulanten, 1912. — Kameradschaft G. m. b. H., Berlin W. 35. — Preis 1,50 *M*.

Zur Weltpolitik. Von Dr. Karl Peters. — Berlin 1912. Karl Sigismund. — Preis 6 *M*, gebunden 7 *M*.

Karl Peters steht heute im 56. Lebensjahre. Verhältnismäßig sehr jung war er also dazu berufen, in der deutschen Kolonialpolitik eine für unser Vaterland hochbedeutsame Rolle zu spielen. Seitdem in einer Art freiwilliger Verbannung lebend, ist er in der Lage, niemandem Rechenschaft schuldig, über die Ereignisse und Verhältnisse in der großen Welt der Politik seine Meinung zu sagen und vieles auszusprechen, was ein Mann in abhängiger Stellung füglich für sich behalten müßte. Er wird selbst nicht verlangen, daß alles, was er sagt, als unbestritten und als Ausfluß höchster politischer Weisheit hingenommen wird, aber auch seine Gegner werden zugestehen müssen, daß hier ein Mann mit reichster Erfahrung und mit weitem Gesichtskreis redet, der die Dinge von hohem Standpunkt zu betrachten gewohnt ist. Das vorbenannte Buch setzt sich zusammen aus einer längeren Reihe von Zeitungsartikeln, die Peters zu verschiedenen Zeiten zu jeweilig schwebenden Fragen geschrieben hat. Jetzt sind sie in ihrer Aufeinanderfolge um die verschiedenen Gegenstände gruppiert und zeigen, wie man vor 10 Jahren über diese Dinge dachte und wie die Folgezeit entweder dem Verfasser recht gab oder ihn eines Besseren belehrte. Hochinteressant sind aus diesem Gesichtspunkt die verschiedenen Aufsätze über Deutschlands Beziehungen zu England, über die der Verfasser bereits im Jahre 1904 ein damals in der „Marine-Rundschau" — Seite 1426 — besprochenes Buch lieferte. Ähnlich bedeutsam sind

Digitized by Google

auch die übrigen Besprechungen, z. B. bezüglich des japanisch-russischen Krieges und der gelben Gefahr, und es darf als recht lohnend bezeichnet werden, dem Buche einige Stunden zu widmen.

Münsterberg, Hugo (Professor an der Harvard-Universität): **Die Amerikaner.** Vierte, neu bearbeitete und erweiterte Auflage. Zwei Bände. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 12 *M*, gebunden 14,50 *M*.

Dem oben benannten Buche, das bereits bei seinem ersten Erscheinen als „erste bis dritte Auflage" bezeichnet wurde, widmeten wir im Jahrgang 1904 auf den Seiten 748 ff. und 1013 eine eingehende Besprechung. Die mancherlei Wandlungen, die sich in den zwischenliegenden sieben Jahren auf den von dem Verfasser behandelten Gebieten geistigen Lebens vollzogen, bestimmten ihn, sein Werk einer eingehenden Durchsicht und Umarbeitung zu unterwerfen. Um die Veranlassung dieser Umarbeitung richtig zu würdigen, tut man am besten, die erste und die neue Ausgabe nebeneinander zu legen. Man wird dann erkennen, auf wie viele Einzelheiten sich diese Wandlungen beziehen und wie diese im Grunde darauf herauskommen, die amerikanische Hochkultur der europäischen mehr und mehr anzunähern. Die Angelegenheiten der Vereinigten Staaten interessieren heute nicht so wie damals, wo v. Polenz sein „Land der Zukunft", Goldberger das Buch von den „Unbegrenzten Möglichkeiten" schrieb, indessen kann es wohl nicht ausbleiben, daß die öffentliche Aufmerksamkeit sich wieder von den heute scharf hervorgekehrten „aktuellen" Fragen abwendet und wieder anfängt, die Dinge von allgemeineren Gesichtspunkten zu betrachten. Für diese Zwecke wird sich Münsterbergs Werk dauernd als ein wertvolles Hilfsmittel erweisen. Man tut vielleicht gut, hier und da etwas Wasser in den Wein seiner hohen Stimmung fließen zu lassen, niemand aber wird bestreiten können, daß es sich bei seinem Buche um eine sehr bedeutsame literarische Erscheinung handelt, an der der Gebildete, wie wir schon im Jahre 1904 betonten, nicht wird vorübergehen dürfen.

Mittlers Almanach. Ein Jahrbuch für alle Freunde der deutschen Wehrmacht. Mit 20 Bildertafeln. — Preis in künstlerischem Leinenband 4 *M*.

Der im vorigen Jahrgang, Seite 1462, besprochene Almanach der Königlichen Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 68, liegt für **1912** zum zweiten Male vor. Er bringt in erster Linie eine Umschau in den Heeren und Flotten der Hauptmächte und einen Überblick über die Entwicklung der deutschen Kolonien im Jahre 1911. Daran schließt sich eine längere Reihe sachlicher Abhandlungen über unmittelbar militärische und weiter über politische Fragen. Unterbrochen werden diese durch mehrere sehr gute Erzählungen und Skizzen, die dem militärischen Leben entlehnt, teils heiteren und teils tief ernsten Inhalts sind; als ganz vortrefflich heben wir davon heraus: „Brigade Wedell" von Walter Bloem und „Hairabis kommt" von Hans Walter. Wir hören mit Freuden, daß Mittlers Almanach bei seinem ersten Erscheinen eine sehr freundliche Aufnahme gefunden hat. Wir würden diesen Erfolg nur als einen wohlverdienten bezeichnen können und setzen voraus, daß das Gleiche auch dem neuen Jahrgange beschieden sein wird. Insbesondere empfehlen wir den Almanach zu Geschenkzwecken für das herannahende Weihnachtsfest.

Der Chinese im Kampf. Von Paul Hoebel, Oberleutnant a. D., 1900/1901 Dolmetscher beim Stabe des Expeditionskorps der Marineinfanterie. — Berlin, Wilhelm Süsserott. — Preis 1 *M*.

Die inhaltreiche kleine Schrift des Oberleutnants Hoebel ist schneller „aktuell" geworden, als ihr Verfasser angenommen haben wird, denn wieder steht der Chinese

Digitized by Google

im Kampf, und der aus den Tageszeitungen schwer erkennbare Verlauf dieser mannigfachen Gefechte gibt der Außenwelt von neuem mancherlei Rätsel auf. Der Verfasser weist auf den eigentümlichen Widerspruch hin, daß die chinesischen Truppen zumeist schon beim ersten Flintenschuß auseinander liefen, während der einzeln ergriffene Marodeur mit der größten Kaltblütigkeit und ohne mit der Wimper zu zucken in den Tod ging. Für den in seinen mannigfachen Wandlungen kaum erklärbaren Kampf um die Gesandtschaften in Peking führt er durch eine Reihe von Boxerproklamationen den Nachweis, daß es der chinesischen Politik nicht darum zu tun war, die Gesandtschaften zu überwältigen, weil der Zeitpunkt dafür noch nicht gekommen war. Der Anblick der europäischen Heere und das Beispiel Japans, wo es wie bei uns als besondere Ehre gilt, dem Vaterlande als Soldat zu dienen, hat auch in China das alte Vorurteil gegen den Heeresdienst überwunden, auch dort drängen sich jetzt die besseren Elemente zum Waffendienst, und nach des Verfassers Ansicht ist von diesen neu formierten Truppen, wenn sie auf die Probe gestellt werden, Großes zu erwarten. Ob die Annahme des Verfassers zutrifft, wird die Zukunft lehren. Wir nehmen Veranlassung, in diesem Zusammenhang an das Buch von Pène-Siefert »Jaunes et Blancs en Chine« und die darin vertretene Ansicht über die »art inférieur et facile de la destruction« zu erinnern (siehe „Marine-Rundschau" 1902, Seite 746).

Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte. Im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins herausgegeben von Professor Dietrich Schäfer. — **V. Die Hanse und England von Eduards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit.** Von Dr. Friedrich Schulz. — Verlag von Carl Curtius, Berlin. — Preis 5 M.

Der neu erschienene Band der interessanten Sammlung zeigt uns ein Gewirr von Kämpfen und Verhandlungen, in denen die Hansen, von keiner politischen Macht gestützt, mehr und mehr ins Hintertreffen gerieten. Zwar konnten die Engländer die von den deutschen Kaufleuten herangebrachten Waren keinesfalls entbehren, aber trotzdem waren sie durchaus abgeneigt, die ihnen ursprünglich zugestandenen Privilegien dauernd zu gewähren und scheuten sich nicht, ihnen mit allen Mitteln das Leben sauer zu machen. Endlos zogen sich die Verhandlungen hin, die Gesandten wurden von einer Tür zur anderen gesandt, gegebene Versprechungen und eingegangene Verpflichtungen nicht gehalten, und wo man mit den Verhandlungen zu Ende war, griff die Gewalt ein. Auf deutscher Seite stand den englischen Anmaßungen kein geschlossener Wille gegenüber. Die Hochmeister des Deutschen Ordens vertraten andere Interessen als die wendischen oder sächsischen Städte, und der um seine Vermittlung oder Hilfe angegangene Kaiser wußte auch keinen anderen Rat, als eine Tagfahrt einzuberufen, die über klingende Worte nicht hinauskam. So konnte das Ende kein anderes sein, als daß die englischen Kaufleute selbst die früher von den Hansen betriebenen Geschäfte an sich zogen, bis Königin Elisabeth ihre Privilegien endlich aufhob und die Deutschen den übrigen Fremden gleichstellte. Die Arbeit des Dr. Schulz schließt sich den vorangegangenen Bänden würdig an. Zwar ist es nicht ganz leicht, in dem Durcheinander der Ereignisse den roten Faden festzuhalten, gleichwohl gewährt die Schilderung im ganzen einen sehr guten Einblick in den unaufhaltsamen Niedergang, und die darin enthaltene Mahnung wird nicht unbeachtet bleiben.

Dr. Gustav Stresemann, Mitglied des Reichstages: **Wirtschaftspolitische Zeitfragen.** Zweite, vermehrte Auflage. — Dresden 1911. F. E. Boden G. m. b. H.

Versammlungsreden werden im allgemeinen nicht beanspruchen dürfen, als vollgültige Zeugnisse für eine wissenschaftliche Überzeugung zu gelten. Gleichwohl sind sie im allgemeinen nicht ungeeignet, einen Einblick in schwebende Fragen politischer

Digitized by Google

und wirtschaftlicher Natur zu gewähren, der durch die Parteifärbung nur dann in unzulässiger Weise beeinflußt wird, wenn völlig extreme Auffassungen darin zum Ausdruck kommen. Die Reden und Vorträge des Abgeordneten Stresemann, von denen wir als Beispiele die Themata: Zusammenschluß der deutschen Arbeitgeber — Flotte, Weltwirtschaft und Volk — Sozialpolitik und Industriestaat — nennen, wird jedenfalls jeder Unbefangene mit Interesse lesen, und er wird daraus für das eigene Urteil erwünschte Anhaltspunkte entnehmen können. Daß dieses Buch eine zweite Auflage erforderte, bezeugt, daß es einen ausgiebigen Leserkreis fand und daß dieser von den Ausführungen des Redners mit Interesse Kenntnis nahm. Auch wir unterlassen nicht, es der Aufmerksamkeit unserer Leser anzuempfehlen, denn bei der außerordentlichen Vielgestalt unseres öffentlichen Lebens muß jede Gelegenheit, das eigene Urteil auf eine zuverlässigere Grundlage als die Mehrheit der politischen Tageszeitungen zu stützen, als erwünscht bezeichnet werden.

Beiträge zur staats- und rechtswissenschaftlichen Fortbildung. — Heft 2: v. Dombois, Präsident der Seehandlung: **Der Kursstand der deutschen Staatsanleihen.** — Helwingsche Verlagsbuchhandlung, Hannover. — Preis 2 *M*.

Die Abhandlung des Präsidenten v. Dombois behandelt einen Gegenstand von höchster nationaler Bedeutung. Die gegebenen Käufer unserer Staatsanleihen sind nicht in erster Linie die Sparkassen und Banken, sondern jene kleinen Kapitalisten, die auf spekulativen Kursgewinn keinen Anspruch machen, sondern der Sorge um ihre geringen Ersparnisse durch Anlegung an sicherster Stelle enthoben sein wollen. Für diese ist es aber ziemlich gleichgültig, daß der ungünstige Stand unserer Staatspapiere ein Zeichen ist für das glückliche Prosperieren unserer gesamten Volkswirtschaft, es nützt ihnen auch nichts, daß diese Papiere als absolut sicher fundiert gelten können, für sie ist die Hauptsache, daß sie seit Jahren fortgesetzte Verluste erleiden, wenn sie bei Todesfällen in der Familie oder wenn ein Kind zu versorgen ist, Teile ihrer mühsam erworbenen Kapitalien flüssig machen müssen, und deshalb wäre es eine Aufgabe ernstester Sorge wert, wenn den Staatspapieren ein Kurs garantiert werden könnte, der ihrem seit Jahren fortgesetzten Niedergang Einhalt täte. Die Darlegungen von Dombois bieten solches Heilmittel selbstverständlich nicht, sie geben aber eine vollständige, auch dem Laien einleuchtende Darstellung des gesamten Sachverhaltes, und insofern werden sie nicht nur für Fachleute, sondern auch für den oben charakterisierten Interessentenkreis von Erheblichkeit sein, auf den der Staat bei der Befriedigung seines Kreditbedürfnisses in besonderem Maße angewiesen ist.

Politische Geographie. Von Dr. Emil Schöne, Oberlehrer am Frhr. v. Fletcherschen Lehrerseminare zu Dresden-N. Mit 7 Karten im Text. („Aus Natur und Geisteswelt", 353. Band.) — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin. — Preis geheftet 1 *M*, in Leinwand gebunden 1,25 *M*.

Nach der Vorrede zu der oben genannten kleinen Schrift soll sich Friedrich Ratzel beklagt haben, daß fast alle Beurteiler seiner „Politischen Geographie" ein Eingehen auf den Ideengehalt des großen Werkes unterlassen hätten. Wir würden bedauern, wenn der verehrte Meister unter dieses ungünstige Urteil auch unsere Besprechung seines großen Werkes im Jahrgang 1903, Seite 891, mit einbegriffen hätte, denn jedenfalls hatten wir uns bemüht, dem Gedankengange dieses bedeutenden Buches, soweit es der Raum gestattete, nach besten Kräften Rechnung zu tragen. Dr. Schöne beabsichtigt, Ratzels Leitsätze in dem engeren Rahmen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" einem größeren Leserkreise zugänglich zu machen, der die Zeit und Mühe nicht daran setzen kann, die das Studium des größeren Werkes erfordert. Unter

Digitized by Google

„politischer Geographie" verstand Ratzel bekanntlich die Gesamtheit der Einflüsse, die die Verhältnisse der äußeren Umgebung auf das staatliche Zusammenleben der Menschen ausüben, und zugleich die dem Menschen gebotenen Möglichkeiten, diese Verhältnisse nach seinen Wünschen, z. B. durch die Schaffung von Verkehrswegen, zu regeln und ihrer Herr zu werden. Das hochinteressante Thema, das freilich auch in der engeren Zusammenfassung einen aufmerksamen Leser erfordert, ist von Dr. Schöne, einem Schüler Ratzels, in anziehendster Weise zur Darstellung gebracht; wir empfehlen seine Arbeit der Aufmerksamkeit unseres Leserkreises.

Bayern auf dem Wege zum Industriestaat. Von Syndikus Dr. C. Hartl. — München 1911. Max Steinebach. — Preis 2 *M*.

Dem oben genannten Buche ist ein Umschlag beigegeben mit der Aufschrift „Bayerns Zukunft liegt auf dem Wasser", es behandelt aber nicht die Beziehungen des Bayerlandes zur Marine, sondern die wesentlichen und wichtigen Interessen, die sich für diesen Bundesstaat mit der wirtschaftlichen Ausnutzung seiner reichlich vorhandenen Wasserkräfte verknüpfen. Vor allem handelt es sich hier angesichts der Notwendigkeit, mit den Kohlenschätzen haushälterischer als bisher zu verfahren, um die Elektrisierung der Eisenbahnen und im Hinblick hierauf um die Wahrung der staatlichen Interessen gegenüber den Sonderbestrebungen privater Unternehmungen. Der in dieser Beziehung vertretene Gedanke, daß wirtschaftliche Konzessionen an private Unternehmer niemals für alle Zeiten, sondern unter Vorbehalt eines Rückkaufsrechtes und staatlichen Eintretens verliehen werden sollten, ist von allgemeiner Bedeutung, und das Hartlsche Buch wird nicht nur in dem engeren Kreise, für den es zunächst bestimmt ist, sondern für alle an volkswirtschaftlichen Fragen Beteiligten von Wichtigkeit sein.

Der projektierte Flug des Luftschiffes „Suchard" über den Atlantischen Ozean. München und Berlin 1911. R. Oldenbourg. — 40 Seiten, 10 Abbildungen. — Preis 1 *M*.

Das von der Transatlantischen Flugexpedition geplante Projekt einer Reise im Luftballon von den Kapverdischen Inseln über den Atlantischen Ozean nach Westindien findet hier zum ersten Male eine erschöpfende, sachliche Darstellung. Wie die Broschüre nachweist, ist der anfänglich vielfach mit Kopfschütteln begrüßte Plan durchaus erwägenswert und durch die gründlich geprüften, meteorologischen Verhältnisse in der zu bereisenden nördlichen Passatregion geradezu herausgefordert. Nach einem Überblick über die Entstehung des Unternehmens und die Überwindung der finanziellen Schwierigkeiten werden die meteorologischen Grundlagen sowie der Bau und die Betriebseinrichtungen des zur Fahrt ausersehenen Luftschiffes „Suchard" behandelt. Die Broschüre ist geeignet, das Verständnis für die an die Fahrten des Kolumbus erinnernde Reise zu fördern; eine recht weite Verbreitung der Schrift ist im Interesse des Unternehmens zu wünschen. **Kt.**

Der Neger in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Von Moritz Schanz. — Essen/Ruhr. G. D. Baedeker. — Preis 2,40 *M*.

In dem zweibändigen Werk von Hugo Münsterberg — „Die Amerikaner" — ist das Negerproblem auf 20 Seiten der Sache nach vollständig und zutreffend geschildert. Die Arbeit von Moritz Schanz behandelt den Gegenstand mit eingehender historischer Begründung und mit dem erforderlichen Zahlenmaterial, sie wird daher demjenigen, der dieses ungeheuer wichtige Problem gründlicher studieren will, als notwendiges Hilfsmittel erscheinen. Als Ergebnis ist für beide Werke festzustellen, daß zwar die Sklaverei als solche als abgeschafft gelten muß, daß aber nichts geschah,

Digitized by Google

die befreiten Neger auch wirtschaftlich auf eigene Füße zu stellen und sie für den Kampf ums Dasein ausreichend vorzubereiten, so daß die Lage der Schwarzen in ihrer großen Masse heute kaum günstiger ist als vor dem Bürgerkrieg. Wohl sind verheißungsvolle Ansätze dafür vorhanden, daß auch der Neger befähigt ist, zu den Höhen der Kultur emporzusteigen, in ihrer Mehrheit aber stehen sie nach wie vor auf niedrigster Stufe, und der Weiße setzt alles daran, ihre politische Gleichberechtigung des praktischen Inhalts zu berauben. So verschärfte sich mehr und mehr der Gegensatz und der Rassenhaß. Bisher ist deshalb des Rätsels Lösung noch keineswegs gefunden und der Ausblick in die Zukunft muß zurzeit als durchaus trübe bezeichnet werden. Auch bei der Besprechung der neuen Auflage von Münsterbergs Buch bemerkten wir, daß die amerikanische Frage für Europa im Augenblick etwas in den Hintergrund getreten ist. Es wird sich hierbei jedenfalls um eine vorübergehende Erscheinung handeln, und wenn nicht jetzt, so wird doch demnächst die Arbeit von Moritz Schanz die verdiente Beachtung finden.

Henri Poincaré: **Die neue Mechanik.**
Emil Cohn: **Physikalisches über Raum und Zeit.**
Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin. — Preis geheftet je 60 Pfennig.

Diese beiden Vorträge behandeln in nicht allzu schwer verständlicher Form das elektrodynamische Relativitätsprinzip von Lorenz-Einstein. Raum und Zeit, die beiden anscheinend so starren Fundamente fast aller neueren Weltanschauungen, können heute nicht mehr als etwas Absolutes, Eindeutiges, als quantitativ ohne weiteres faßbar angesehen werden, sondern bilden nur noch relative Begriffe. Aus dieser erst kürzlich vollzogenen Wandlung des Raum- und Zeitbegriffes ergibt sich naturgemäß ein neues, fast fremdartiges Weltbild. Die wichtigsten hiermit verknüpften Fragen werden in den beiden Heftchen von berufener Seite, zwar nur skizzenhaft, aber in ausreichender Weise behandelt und ihrer Lösung entgegengeführt, soweit das zurzeit möglich ist. Bei allen Lesern, welche den neueren Anschauungen der Physiker Verständnis entgegenbringen, werden die beiden Abhandlungen Interesse finden und Anregungen geben. Kt.

Aufgabensammlung für Seedampfschiffsmaschinisten. Von Magnus Rakow, Königl. Fachschullehrer an der Schiffsingenieur- und Seemaschinisten-Schule zu Stettin. Marine-Maschinistenanwärter, IV., III. und Anhang der II. Seemaschinisten-Klasse. — Verlag von H. Dannenberg & Cie., Stettin.

Vorstehende zweite Auflage der Aufgabensammlung ist auf Grund der einschlägigen Prüfungsvorschriften vom Januar 1909 neu bearbeitet und scheint für seinen Zweck wohl geeignet zu sein. Alle einfachen Rechnungsarten, das Ausziehen von Quadratwurzeln, die Winkel-, Flächen- und Körperberechnung u.a.m. sind berücksichtigt. Die beigegebenen knappen Begriffserläuterungen, Erklärungen und Regeln sind leicht faßlich, die Anordnung ist übersichtlich und die Aufgaben sind sachkundig ausgewählt. Kt.

Handbuch für Funkentelegraphisten. Lehr- und Übungsbuch, auch für den Selbstunterricht. Von Otto Ohlsberg, Telegraphensekretär in Berlin. — Berlin 1911. R. v. Deckers Verlag, G. Schenk.

Der außerordentlich weite, sich über alle Details erstreckende Umfang dieses Werkes möge hier kurz skizziert werden. Das Werk umfaßt sämtliche Bestimmungen, Vorschriften, Gesetze und Verträge sowie viele technische Angaben und Ratschläge, die für den Funkentelegraphisten an Bord von Seeschiffen von Wichtigkeit sind. Der Abschnitt „Telegraphiertechnik" enthält das für die Erlernung und Anwendung des Telegraphierens, insbesondere zur Beherrschung des Morse-Alphabets, erforderliche und nütz-

Digitized by Google

liche Material und zahlreiche Übungsaufgaben. Im Teil „Telegraphendienst" wird die dienstliche Behandlung der Telegramme erläutert und durch zahlreiche Winke erleichtert. Daran schließt sich ein besonderer Abschnitt über „Gebührenberechnung, Kassen- und Rechnungswesen". Den Schluß bildet ein physikaler Teil, der das Notwendigste über die Grundlagen und Gesetze der Funkentelegraphie sowie über deren Hilfsmittel enthält. Dem angehenden sowohl als dem bereits angestellten Telegraphisten wird das Handbuch beim Einarbeiten in seinen Dienst und bei der Ausübung desselben wertvolle Hilfe leisten können, und es wäre zu wünschen, daß das wirklich gute, an der staatlichen Navigationsschule zu Hamburg als Lehrbuch amtlich eingeführte Werk in den beteiligten Kreisen eine recht weite Verbreitung fände. **Kt.**

Über die technische Prüfung des Kautschuks und der Ballonstoffe im Königlichen Materialprüfungsamt zu Groß-Lichterfelde (West). Von A. Martens.

Vorliegender Sitzungsbericht der Königlich Preußischen Akademie der Wissenschaften (in Kommission bei Georg Reimer erschienen) bietet eine kurze Übersicht über neuere Prüfungsmethoden des für unsere Industrie von so hervorragender Bedeutung gewordenen Kautschuks und daran anschließend eine Erörterung der auch erst in jüngster Zeit im Materialprüfungsamte entwickelten Ballonstoffprüfung. Die knappen, klaren Darlegungen des um die Förderung unseres technischen Materialprüfungswesens hochverdienten Verfassers sind zur Orientierung über die Art und Weise, wie die Rohprodukte und Erzeugnisse der Gummiindustrie auf ihre Güte geprüft werden, besonders geeignet. **Kt.**

Ballon- und Luftschiffbau. Von C. Krüger. — Berlin 1911. Volkmann Nachfolger. — Preis 4,50 *M*.

Das Werk behandelt die Einrichtungen und die Herstellung der Kugel-, Drachen- und Motorballons, jedoch, wie wir bemerken müssen, weniger für den im Luftschiffbau tätigen Ingenieur, sondern mehr für Laien oder auch zur ersten Einführung von Luftschiffbau- und Führeraspiranten. Der Verfasser hat sich bemüht, die zurzeit erst spärlich veröffentlichten Erfahrungen und Angaben über den Ballonbau zu sammeln und weiteren Kreisen zugänglich zu machen. In Erkenntnis der Schwierigkeiten, die sich einer derartigen lückenlosen, zusammenfassenden Darstellung entgegenstellen, müssen wir das vom Verfasser Gebotene als bemerkenswert bezeichnen. Mit dem einschränkenden Hinweis, daß zum erschöpfenden Studium und zur praktischen Ausübung des Luftschiffbaues, abgesehen von den unbedingt notwendigen gründlichen technisch-wissenschaftlichen Kenntnissen, mehr gehört, als aus diesem in seiner Art nützlichen, „aus der Praxis für die Praxis" geschriebenen Buche zu erlernen ist, können wir das Werk zur Durchsicht wohl empfehlen. **Kt.**

Denkschrift der Ersten Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung (Ila) zu Frankfurt a. M. 1909. Band II: „Ergebnisse der Ausstellung". Mit 216 Figuren. — Berlin 1911. Verlag von J. Springer. — Preis: broschiert 8 *M*, gebunden 10 *M*.

Dem im Jahrgang 1910, Seite 1201, bereits besprochenen ersten Bande der Denkschrift über die Ila schließt sich der zweite Band würdig an. Der überaus reichhaltige Inhalt bietet im allgemeinen, von Prof. Dr. B. Lepsius verfaßten Teile eine großzügige und für die Ausstellungstechnik nützliche Übersicht über Geschichte, Organisation, Umfang und Verlauf der Ila sowie den Finanzbericht. Im speziellen, von Prof. Dr. R. Wachsmuth redigierten Teile ist der erste, wissenschaftliche Abschnitt als der weitaus wertvollste und beste Teil des Buches besonders zu erwähnen. Hier erscheint zunächst eine interessante Skizze der praktischen Meteorologie während der

Digitized by Google

Ausstellung. Dann folgen von verschiedenen Verfassern die Ergebnisse der wissenschaftlichen und technischen Wettbewerbe: Astronomische Ortsbestimmung im Ballon, kinematographische Aufnahmen des Tierfluges, die Darstellung von Ballongas (eine gute Zusammenstellung der zur Herstellung leichter Gase dienenden Verfahren), ein inhaltsreicher Abschnitt über die Konstruktion von Luftschiffhallen, ferner Prüfung von Gummiballons, Ballonkorbbeleuchtung, Leichtmetalle, Luftfahrzeugmotoren (nicht zum Austrag gekommen) und schließlich Luftschrauben. Letzterem Abschnitte einige Worte. Nach einem Berichte (von Paul Bejeuhr) über die ausgestellten oder zum Wettbewerb eingesandten Luftschrauben und einer Beschreibung der dafür besonders erbauten Versuchsanlage werden die Ergebnisse der Versuche und der beiden ausgeschriebenen Propellerwettbewerbe mitgeteilt. Obgleich die Versuche die ursprünglichen großen Hoffnungen auf eine weitgehende Klärung der Schraubentheorie nicht erfüllt haben, so bieten sie doch immerhin schätzenswertes Material. Interessant ist der Gegensatz, der anscheinend zwischen den für den nationalen und den internationalen Wettbewerb maßgebenden Gesichtspunkten und zum Teil auch zwischen den erzielten Ergebnissen besteht. Während für den ersteren die von Diplom-Ingenieur Eberhard in seinem bekannten Werke aufgestellte Theorie der Luftschrauben zugrunde gelegt und demgemäß nur eine Standprobe für notwendig gehalten wurde, stützen sich die Versuche im internationalen Preisausschreiben auf die Ermittlung der von Prandlt eingeführten sogenannten dimensionlosen Größen und auf Fahrtversuche. Letztere mögen allgemeineren Gesichtspunkten Rechnung tragen, doch ist nicht zu verkennen, daß sie weit schwieriger durchzuführen sind als die mit einfacheren Mitteln zu erledigenden Standversuche. Man darf aber den am Schlusse des Berichtes ausgesprochenen Erwartungen, daß die auf der Ila verwendete Prüfeinrichtung für Fahrtversuche nunmehr nicht in die Rumpelkammer wandert, sondern zum Nutzen der Theorie und Fabrikation der Luftschrauben auch weiterhin angewandt wird, durchaus zustimmen. Den Schluß des Werkes bilden Übersichten über die einzelnen Gruppen der Ila und ausführliche Beschreibungen der in der Ausstellung seinerzeit untergebrachten Ausstellungsgegenstände. Kt.

Wider die Fremdherrschaft. Von Dr. J. W. Otto Richter. — Verlag von Stephan Geibel, Altenburg S.-A. — Geheftet 3 ℳ, elegant gebunden 3,60 ℳ.

Bei der Herausgabe der „Seebücherei", der „Helden" und ebenso bei dem obigen Buche verfolgen Verfasser und Verleger den gemeinsamen Zweck, einem jugendlicheren Leserkreise einen besseren Unterhaltungsstoff zu bieten, als er in den am Markt befindlichen Schauer- und Detektivromanen enthalten ist. Das obige Buch ist der Periode zwischen Jena und den Befreiungskriegen gewidmet und schildert demgemäß das patriotische Wirken und Drängen in dem unter Napoleons Machtgebot schwerbedrückten deutschen Volk, sodann den Untergang der „großen Armee" in Rußlands Eiswüsten und endlich die Zeit der nationalen Erhebung, die doch mit so vielen Schwierigkeiten und Widerständen zu kämpfen hatte. Zahlreiche Abbildungen, insbesondere Porträts der Männer, mit deren Wirken die Geschichte jener Tage verknüpft ist, sind dem Werke beigegeben. Wir würden uns freuen, wenn der Verfasser mit seinem Werk den richtigen Ton für den beabsichtigten Leserkreis gefunden hätte, um den namentlich auch in den breiteren Volksschichten der Großstadt mit heißem Bemühen auch von anderer Seite geworben wird. Jedenfalls ist sein Bestreben ungemein dankenswert, und wir würden das hier benannte Buch auch für die Schiffsjungen-Büchereien bestens empfehlen können.

12000 Kilometer im Parseval. Von A. Stelling. — Berlin 1911. Vereinigte Verlagsanstalten G. Braunbeck und Gutenberg-Druckerei A. G.

Der Verfasser schildert hier Erlebnisse und Eindrücke auf seinen zahlreichen Fahrten mit den Parseval-Luftschiffen „P III", „P V" und „P VI". Wer bei einem

Digitized by Google

solchen Gegenstande durchaus naheliegende phantasievolle Reiseberichte zu lesen gedenkt, wird sich enttäuscht sehen. Fast harmlos erscheinen hier böse Havarien, und in beschaulicher Ruhe wird dem Leser schlicht und klar ein Reisebild nach dem anderen entrollt. Trotzdem empfindet man lebhaft, welch unauslöschlichen Eindruck Führer und Passagiere auf ihren Fahrten empfangen haben, sei es über den herrlichen bayerischen Seen oder auf der Hochfahrt nach der Zugspitze, sei es über den reizvollen Landschaften Holsteins. Mit Interesse erkennt man an zahlreichen Bemerkungen den Stolz des Führers auf die Vortrefflichkeit und die Erfolge seiner Schiffe und deren bewährtes System.

Der Genuß beim Lesen der Fahrtberichte wird erhöht durch die überaus zahlreichen Abbildungen, insbesondere Aufnahmen vom Luftschiff aus. Die wundervollen Städteansichten aus der Ballonperspektive, denen heute noch der Reiz der Neuheit anhaftet, lassen ahnen, daß Luftfahrten in geringen Höhen wirklich einen rein künstlerischen Genuß gewähren können, wenn geeignete Objekte vorhanden sind. Bei Betrachtung manchen Bildes ärgert man sich sogar ein wenig, daß man nicht selber in der Gondel saß. Mit anderen Worten: es ist nicht daran zu zweifeln, daß das Stellingsche Werk die Schar derjenigen vermehren wird, die voller Erwartungen in die Gondel des Luftschiffes schlüpfen. **Kt.**

v. Eckenbrecher, Margarethe: **Im dichten Pori.** Reise- und Jagdbilder aus Deutsch-Ostafrika. Mit 41 Abbildungen und 1 Karte. — 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin. — 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Frau v. Eckenbrecher gehört zu der nicht ganz kleinen Gemeinde derer, denen Afrika „es angetan hat". Es trieb sie wieder hinaus aus den engen Verhältnissen der alten Heimat in die weiten Entfernungen und die große Stille des dunkeln Kontinents, wo man den Zwang der gesellschaftlichen Verhältnisse hinter sich lassen und als Mensch inmitten der unberührten Natur in ihrer Pracht wie in ihren Schrecken leben kann. Naturgemäß kam bei dem so ganz abweichenden Stoff auch ein ganz anderes Buch zustande als bei jenem „Was Afrika mir gab und nahm" — siehe „Marine-Rundschau", 1906, Seite 1442 —, mit dem die Verfasserin sich die Herzen so zahlreicher Leser gewann. Aber auch in diesen Jagd- und Reisebildern bewährt sich das glückliche Erzählertalent und die Fähigkeit, auch weniger erfreulichen Vorgängen die gute Seite abzugewinnen, und wir können dieses neue Buch als Unterhaltungslektüre wie auch zur Ergänzung unserer Kenntnis von Land und Leuten nur bestens anempfehlen. Insbesondere die Frauenwelt dürfte Freude an diesem Buche haben, in dem eine Geschlechtsgenossin das Leben unter so ganz anderen äußeren Umständen schildert, als sie den daheim Zurückgebliebenen beschieden sind.

Brockmann, Clara: **Briefe eines deutschen Mädchens aus Südwest.** Mit 54 Abbildungen auf Bildertafeln und 1 Karte. — 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin. — 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Immer schwieriger wird auch für das weibliche Geschlecht, ganz besonders aber für die unbemittelten Töchter der „besseren Stände", der Kampf ums Dasein, immer häufiger regt sich der Wunsch, wenn es denn sein muß, auch außerhalb der engeren Grenzpfähle sein Glück zu versuchen, und vielfach richten sich deshalb die Blicke nach unserer einzigen Siedlungskolonie, nach „Südwest". Allen denen, die es angeht, werden deshalb die Briefe von Clara Brockmann hochwillkommen sein, die sachlich durchaus nüchtern und doch mit glücklichem Erzählertalent über die Verhältnisse draußen und über das, was ein gebildetes junges Mädchen dort zu erwarten und zu erhoffen hat, Auskunft gibt. Die Briefe umfassen, abgesehen von einer Schilderung von Land und Leuten, das häusliche Leben, die Dienstbotenfrage, die Kleidung, das geistige Leben, die Verhältnisse der Farmer und ganz besonders die Existenzmöglich

Digitized by Google

keiten für deutsche Frauen in dem Schutzgebiet. Junge Mädchen, die sich vor die Frage gestellt sehen, was aus ihnen werden soll, wenn das Elternhaus sie nicht mehr beschützen kann, werden aus diesen Briefen willkommene Belehrung in liebenswürdigster Form entnehmen können. Die Briefe werden aber auch anderweit einen erwünschten Lesestoff bieten, da trotz der umfangreichen Literatur über Südwest gerade den persönlichen und intimen Seiten des dortigen Lebens noch nicht die notwendige Aufmerksamkeit gewidmet wurde.

Deutsche Seebücherei. Erzählungen aus dem Leben des deutschen Volkes zur See für die Jugend und das Volk. Herausgegeben von Prof. Dr. J. W. Otto Richter (Otto v. Golmen). — Verlag von Stephan Geibel, Altenburg S.-A.

Die „Deutsche Seebücherei", deren einzelnen Bändchen wir an dieser Stelle jeweilig ein Geleitwort mitgaben, schildert in dem uns nunmehr vorliegenden 25. Band die Schicksale der ältesten Schiffe der preußisch-deutschen Marine: „Amazone", „Merkur", „Gefion" und „Danzig". Der Bearbeiter benutzte für seinen Zweck hauptsächlich die auf den Akten des Reichs-Marine-Amts beruhenden historischen Skizzen, die in den ersten Jahrgängen der „Marine-Rundschau" in größerer Anzahl veröffentlicht wurden, und außerdem die berühmte „Seestern"-Geschichte Reinhold Werners, die bekanntlich auf dem Hintergrunde der ersten überseeischen Expeditionen unserer Marine gezeichnet ist. Wir freuen uns, daß jene Veröffentlichungen unserer Zeitschrift durch die „Seebücherei" einem größeren Leserkreise zugänglich werden. Die kleinen Bände würden auch für die Mannschaftsbüchereien eine nicht ungeeignete Ergänzung bilden. Die Sammlung umfaßt zurzeit 27 Bändchen, die zusammen in Bibliothekband gebunden für 33 ℳ, in Geschenkband für 36 ℳ abgegeben werden.

Neben der „Seebücherei" bietet der Verlag von Stephan Geibel, Altenburg S.-A., eine weitere Sammlung volkstümlicher Schriften, die unter der Gesamtüberschrift **„Helden"** die Lebensgänge und das Lebenswerk bedeutender historischer Persönlichkeiten in novellistischer Form zur Darstellung bringen. Der Kreis dieser Erzählungen ist in der Hauptsache den Entdeckerfahrten und Lebensschicksalen von Männern entlehnt, die sich durch ihre Taten größere Verdienste um die Erforschung unseres Erdballs und die Ausbreitung der Herrschaft der weißen Rasse erwarben. So schildert Heft 6 „Der Narr von Genua" das Werk des Christoph Colombus, Heft 7 „Der weiße Schrecken" die Fahrten und Schreckenstaten des Fernando Cortez, Heft 8 „Bei den Kannibalen der Südsee" die Reisen von James Cook, Heft 9 „Tausend Kilometer im Kanu" ist Major Wißmann gewidmet, endlich Heft 10 „Der Todesgang der Karawane" bringt einen Abriß aus den Reiseschilderungen von Sven Hedin. Die Hefte, die in guter Broschierung nur 25 Pfennig kosten, dürften auch bei den Mannschaften Anklang finden.

Otto Altmann: **Unter Segelpyramiden und Tropensonne.** Eine Erzählung aus dem Leben zur See. — 8°, IV und 354 Seiten. — Altenburg S.-A., Stephan Geibel. — Gebunden 4 ℳ.

Der Verfasser versteht anschauliche Schilderung des Seelebens und der Tropennatur mit Belehrung und spannender Handlung so zu verbinden, daß jeder deutsche Junge das Buch mit Genuß und Nutzen lesen wird. M.

Im gleichen Verlag erschien:

C. F. Sperling: **Salzwasserrauschen.** Eigenartige Erlebnisse der Schiffskapitäne Knurrhahn und Brassen (8°, 206 Seiten. — Gebunden 4 ℳ),

in dem der durch sein „Tagebuch eines Kriegschiffsseemanns" bekannte Verfasser ernste, heitere und stark aufgetragene Seemannsgarne spinnt. M.

Digitized by Google

Rheinische Hausbücherei. Meisterwerke deutscher Erzähler. Herausgegeben von Professor Dr. Erich Liesegang. — Verlag von Emil Behrend in Wiesbaden. — Gebunden in Kunstleder 1 *M*, in Ganzleinen 0,75 *M*, geheftet 0,50 *M*.

Band 36: Philipp Kniest: **Adam Jensen.** Eine kaufmännische Erzählung. Mit Einleitung von Wilhelm Bube.

Band 37: Heinrich Smidt: **Meeresstille und hohe See.** Novellen. Ausgewählt und eingeleitet von Erich Liesegang.

Band 38: Heinrich Smidt: **Seegeschichten und Marinebilder.** Ausgewählt von Erich Liesegang.

In der Kunsthalle am Düsternbrooker Weg in Kiel hängt eine Anzahl von Bildern, die das Leben der Halligen schildern. Es ist das eine schwere, etwas unbeholfene Kunst, über die ein „moderner" Maler billig die Achseln zucken würde, und doch dürfte es unmöglich sein, die Menschen, die auf jenen Eilanden ihr Dasein fristen, lebensvoller nach ihrer Eigenart darzustellen, als es in diesen Bildern geschehen ist. An jene Gemälde wurde der Berichterstatter unwillkürlich erinnert bei der Durchsicht der oben genannten Hefte. Sie sind durchaus unmodern und doch so treuherzig, so mitten aus einem heute dahin geschwundenen Leben herausgegriffen, daß, wenn man sie nicht nach den ersten Seiten wieder zuklappt, man ganz sicher in warmer Anteilnahme an den darin geschilderten Menschen und Verhältnissen dabei bleibt und sie schließt mit dem Bewußtsein, ein paar Stunden in nutzbringender Abkehr von dem hastenden Treiben der Gegenwart in guter Gesellschaft zugebracht zu haben. Was die Hefte bieten, besagt ihr Titel, es ist überflüssig, sie im einzelnen näher zu schildern. Ob die Leute der Großstadt im Kreise unserer Mannschaft die Bücher richtig zu würdigen wüßten, möchten wir dahin gestellt sein lassen. Es ist wirklich unendlich schwer, richtig zu würdigen und einzuschätzen, was „dem gemeinen Mann" zusagt und wo sein Verständnis aufhört. Für weniger „gewitzte" Naturen aber werden diese Bändchen einen ganz vortrefflichen Lesestoff darstellen, und die Beschaffung dieser und vielleicht auch noch anderer Sachen aus der „Rheinischen Hausbücherei" sei für unsere Mannschaftsbüchereien dringend anempfohlen.

Aus der Umgebung Bonapartes: **Für und wider Napoleon in St. Helena.** Briefe von und an Napoleon auf St. Helena und eine Abhandlung über seine Tätigkeit als Schriftsteller. Herausgegeben von Clement Shorter. Deutsch bearbeitet von Kapitänleutnant Kraushaar. — 236 Seiten, gr. 8°, mit acht Bildern. — Berlin, Siegismund. — 5 *M*, gebunden 6 *M*.

In dem im Jahrgang 1910, Seite 1200, besprochenen Buche: „Mit Napoleon nach St. Helena" wurde insbesondere die Reise des entthronten Kaisers nach dem einsamen Felseneiland geschildert; der oben benannte Band beschäftigt sich mit seinem Aufenthalt und den letzten Lebensjahren an diesem Verbannungsort. Das Buch besteht aus zwei Teilen, nämlich den wie jetzt feststeht von Napoleon selbst herrührenden „Briefen vom Kap der Guten Hoffnung" und der zum Teil auf einen sehr gehässigen Ton gestimmten Antwort auf diese von Theodore Hook. In den „Briefen vom Kap" schildert Napoleon sein Exil und beleuchtet zugleich in vielfachen Beziehungen die Triebfedern seines Handelns; in den Hookschen Erwiderungen aber kommt der gesamte Groll zum Ausdruck, der sich gegen Napoleon zur Geltung brachte, da dieser, unfähig noch irgend jemand zu schaden, doch während der ihm noch verbliebenen Lebensjahre ein Gegenstand steter Angst und Sorge für die Außenwelt blieb. Den Schluß bilden einige unparteiische Briefe des Sekretärs des Gouverneurs von St. Helena, die Episoden aus dem Privatleben und die Totenfeier des am 5. Mai 1821 aus dem Leben geschiedenen Imperators schildern. So gibt auch dieser Schlußakt hochinteressante Aufschlüsse über

Digitized by Google

das Leben des Kaisers und sein tragisches Ende und ist in dem darin enthaltenen Für und Wider ein wertvoller Beitrag zur Charakteristik wie zur Geschichte des Mannes, dessen unheilvolles Wirken auch für unser Vaterland von so tief greifender Bedeutung war.

Ordonnanzritte 1870/71. Kriegserinnerungen von Generalmajor z. D. Stern. — Oktav, 220 Seiten. Mit Abbildungen, Plänen und Geländeskizzen des Verfassers. — Verlag von Gebrüder Borchers G. m. b. H., Lübeck. — Preis geheftet 3,50 *M*, gebunden 4,50 *M*.

Am Tage von Vionville wurde der Verfasser des obigen Buches gewissermaßen zufällig zu einem Ordonnanzritt über das Schlachtfeld kommandiert, und der glücklichen und geschickten Ausführung dieses Befehls hatte er es zu danken, daß General v. Wrangel, der Chef der 18. Division, ihn bei seinem Stabe behielt. So machte er an einer Stelle, die ihm einen guten Überblick gewährte, die August-Schlachten, die Einschließung von Metz und den Loire-Feldzug mit und hatte noch oft Gelegenheit, ähnlich gefahrvolle Aufträge zu erledigen und durch seine Meldungen dem Führer seine schwere Aufgabe zu erleichtern. Das Buch wird besonders in Kiel interessieren, da die 85er darin immer wieder in den Vordergrund treten, aber auch sonst erscheint es für alte und junge Soldaten als ein vortrefflicher Lesestoff, und wir haben allen Anlaß, dem Herrn Verfasser zu danken, daß er diese lebensvollen Erinnerungen dem Bestande der Feldzugsliteratur angereiht hat.

Nationale Jugendvorträge. Veranstaltet von der Ortsgruppe Karlsruhe des Deutschen Ostmarkenvereins. Zweiter Jahrgang, 1911. Mit 12 Tafeln. — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. — Preis bei Einzelbezug 1,20 *M*, bei Bezug von mindestens 25 Stück 1 *M*, bei Bezug von mindestens 100 Stück 0,75 *M*. Einzelvorträge je 0,40 *M* bzw. 0,30 *M* bzw. 0,25 *M*.

Die „Nationalen Jugendvorträge" stellen ein sehr beachtenswertes und zu vielseitiger Nachahmung geeignetes Unternehmen dar. Wenn es gewiß die vollste Aufmerksamkeit verdient, wie die politisch organisierten Arbeiterkreise bestrebt sind, ihren Nachwuchs zu ihrer Ideenwelt herüberzuziehen, so erfordert es um so mehr die unausgesetzten Bemühungen aller Vaterlandsfreunde, gerade diese jungen Leute vor solcher Einseitigkeit zu bewahren und sie zum mindesten zu einer Kritik an den ihnen vorgetragenen Lehrsätzen heranzubilden. Gleicherweise erscheint es als patriotische Pflicht, auch der Arbeiterjugend das Große und Schöne nicht vorzuenthalten, das unsere Geschichte und unsere Kultur gezeitigt haben und das in ernster Gefahr steht, durch jene öde Gleichmacherei unterdrückt zu werden. Die „Jugendvorträge" enthalten eine wertvolle Sammlung von Lesestoff in diesem Sinne; wir möchten hierbei insbesondere auf den mit Abbildungen reichlich ausgestatteten Vortrag von Dr. Otto Fritsch: „Die Baukunst im deutschen Osten" hinweisen, deren herrliche Denkmale, z. B. in Danzig und in Marienburg, auch unseren Schiffsjungen mit leichter Mühe von einem verständnisvollen Lehrer vorgeführt werden könnten. Wie wir wiederholt bemerkten, erachten wir es als den schönsten Teil der Aufgaben der militärischen Erziehung, auch an der geistigen Fortbildung unserer Mannschaft weiterzuarbeiten. Wenn die „Jugendvorträge" auch vielleicht zu unmittelbarer Lektüre weniger geeignet sein sollten, so erscheinen sie doch zu mündlicher Anregung um so passender, und wir möchten sie vor allem den Schiffsjungenerziehern zur Durchsicht anempfehlen.

Sagen und Sagenhaftes der Insel Föhr. Gesammelt von H. Philippsen. — H. Lühr & Dircks' Verlag, Garding. — Broschiert 1 *M*, gebunden 1,20 *M*.

Der Bewohner der modernen Großstadt oder der Industriezentren kennt keine Sagen und weiß nichts von Gespenstern; nicht mit Unrecht spottet Johannes Trojan,

Digitized by Google

es lohne sich nicht, zu spuken, da man sich beim Abscheiden kaum der zahlreichen „Etagen" erinnern werde, die man für kurze Zeiträume sein Heim genannt. Um so sorglicher sollten wir Sagen und Sagenhaftes dort pflegen, wo es sich in alten und einsamen Siedlungen und bei einer auch heute noch seßhaften Bevölkerung erhalten hat. In diesem Sinne begrüßen wir Philippsens Sammlung und haben sie mit großem Interesse durchblättert, wenn auch manche seiner Geschichtchen nicht nur auf der Nordsee-Insel beheimatet sein mögen, sondern auch von anderen Schauplätzen in Anspruch genommen werden. Auch dieses schlichte Büchlein erscheint zur Heranziehung für Mannschafts- und Arbeiterbüchereien nicht ungeeignet und dürfte vor allem bei den Seeleuten in der Marine gern gelesen werden.

Die Schlacht von Wörth. Ein Führer über das Schlachtfeld. Von Major Mohr. — Gießen 1911. Verlag von Emil Roth. — 1,20 *M*.

Die kleine, sehr preiswürdige Schrift bietet viel mehr, als der Titel verspricht. Sie enthält eine sehr klare, übersichtliche, auf Grund des besten und neuesten französischen und deutschen Materials bearbeitete Darstellung der Schlacht bei Wörth. Besonders anzuerkennen ist, daß der Verfasser sich nicht in Einzelheiten verliert und durch die knappe Form eine schnelle Orientierung für jeden Besucher des Schlachtfeldes erleichtert. Eine sehr gute Übersichtskarte und acht Skizzen erleichtern den Überblick.

Alkoholismus und Arbeiterschaft. Von Arthur Dix. — Sonderabdruck aus der „Zeitschrift für Sozialwissenschaft".

Der als Bearbeiter sozialer Fragen wohlbewährte Verfasser beleuchtet in der vorgenannten knappen Broschüre die schweren Gefahren, die unserer Arbeiterschaft durch den Alkoholmißbrauch drohen, und die mehr oder minder erfolgreichen Versuche, die zur Bekämpfung der Trunksucht gemacht sind. Interessant ist der Nachweis, daß die Sozialdemokratie ihrer Natur wie ihrer parteipolitischen Struktur nach gar nicht in der Lage ist, in diesen Kampf nachhaltig mit einzutreten, und daß alle dahin zielenden Parteitagsresolutionen nur auf eine Verwirrung der Teilnehmer herauskommen. Mit der wirtschaftlichen Hebung der Arbeiter verliert die Alkoholfrage allmählich an Bedeutung, gleichwohl erfordert sie immer noch die ernsteste Beachtung, und eine solche sind auch die Dixschen Ausführungen zu beanspruchen berechtigt.

Wie macht man sein Testament kostenlos selbst? Unter besonderer Berücksichtigung des gegenseitigen Testaments unter Eheleuten gemeinverständlich dargestellt, erläutert und mit Musterbeispielen versehen. Von R. Burgemeister. — 1911. Gesetzverlag L. Schwarz & Comp., Berlin S 14, Dresdener Straße 80. — Preis 1,10 *M*.

Die durch das Bürgerliche Gesetzbuch zugleich sehr erleichterte und doch in mancher Beziehung erschwerte Frage der Aufsetzung des „letzten Willens" ist bereits in mehreren, auch von uns erwähnten volkstümlichen Schriftchen behandelt worden — siehe u. a. „Marine-Rundschau" 1911, Seite 431 —. Zu diesen gesellt sich das oben genannte kleine Heft, das hiermit in gleicher Weise der Beachtung empfohlen sei.

Kühtmanns Rechentafeln nebst Tafeln der Quadrat- und Kubikzahlen von 1 bis 1000. — Verlag von Gerhard Kühtmann in Dresden. 1911. — Preis in Leinenband 18 *M*.

Kühtmanns Rechentafeln sind nach einem neuen, vom Verfasser erfundenen System aufgebaut und verkörpern gegen die bekannt gewordenen Werke mit ähnlichen Zielen einen eminenten Fortschritt, sowohl was das beim Gebrauch der Tafeln einzuschlagende Verfahren anbetrifft, als auch hinsichtlich der Handlichkeit und des vorteil-

Digitized by Google

haften Druckes. Die Tafeln erlauben das Multiplizieren und Dividieren von Zahlen mit beliebig vielen Stellen in überraschend einfacher Weise und in verhältnismäßig kurzer Zeit. Die Rechnung beschränkt sich dabei auf das Aufsuchen von höchstens vierstelligen Zahlen aus der Tafel und auf die Ausführung einiger Additionen oder Subtraktionen. Auch zum Ausziehen von Quadrat- und anderen Wurzeln mit großen Radikanden sind die in jeder Beziehung vorzüglich ausgestatteten Tafeln gut zu gebrauchen. Was die Verwendung der Tafeln innerhalb der Marine betrifft, so bedarf ihre Bedeutung für wissenschaftliche Zwecke der Erörterung nicht. Nach längerer praktischer Prüfung haben wir die Überzeugung, daß die Tafeln auch überall dort, wo die Anschaffung einer kostspieligen Rechenmaschine nicht möglich oder mit Rücksicht auf ihre geringe Ausnutzung nicht ratsam oder wo der Gebrauch von Logarithmentafeln nicht tunlich ist, wie z. B. bei vielen technischen und kaufmännischen Rechnungen, ein ausgezeichnetes Hilfsmittel darstellen. Seine Benutzung erfordert nicht viel Übung und kann bald erlernt werden. Deshalb ist zu wünschen, daß die Rechentafeln auch in der Marine Anerkennung fänden und ihr Teil zur Förderung des Dienstbetriebes beitrügen. **Kt.**

Carl Prinz von Hohenzollern (Generalmajor): **Meine Erlebnisse während des russisch-japanischen Krieges 1904/1905.** Mit 55 Abbildungen und 6 Skizzen im Text sowie 1 Karte. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 2,50 *M*, gebunden 4 *M*.

Der prinzliche Verfasser war während des russisch-japanischen Krieges zum japanischen Hauptquartier kommandiert. Durch die besonderen Rücksichten, welche auf Befehl des Mikado auf den hohen Gast genommen wurden, war es ihm ermöglicht, zahlreiche Eindrücke und Anschauungen zu gewinnen, die weniger hochgestellten Persönlichkeiten verschlossen blieben. Seine Aufzeichnungen waren ursprünglich nur für den Vater des Verfassers bestimmt, den er leider bei seiner Rückkehr nicht mehr unter den Lebenden vorfinden sollte. Das mit einer großen Anzahl sehr guter Abbildungen geschmückte Werk, das die Ausreise, den Aufenthalt auf dem Kriegsschauplatze und die Heimkehr umfaßt, wird militärischen Lesern wie auch einem weiteren Kreise in gleicher Weise willkommen sein.

China unter der Kaiserin-Witwe. Die Lebens- und Zeitgeschichte der Kaiserin Tzu Hsi. Zusammengestellt aus Staatsdokumenten und dem persönlichen Tagebuch ihres Oberhofmarschalls von J. O. P. Bland und E. Backhouse. Ins Deutsche übertragen von F. v. Rauch, Kaiserl. Chines. Legationsrat a. D. — 504 Seiten gr. 8°, mit 28 Illustrationen auf Kunstdruckpapier und einem Plan von Peking. — Berlin, Siegismund. — 9 *M*, gebunden 10 *M*.

Das vorliegende Werk gewährt einen sehr guten Einblick in die Anschauungen und Kulturverhältnisse des Chinesenvolks im allgemeinen und besonders in den leitenden Kreisen. Sie sind von dem, was bei uns Sitte und Gebrauch ist, grundverschieden, und es ist dringend notwendig, sich davon ein Bild zu machen, wenn man die gegenwärtig wiederum in Bewegung gekommenen und gegeneinander ringenden Kräfte würdigen und richtig einschätzen will. Es gibt für diesen Zweck auch vielleicht noch bequemere Wege als das Studium des umfangreichen Werkes der beiden Engländer, aber gerade weil es für diesen Zweck nicht geschrieben ist, sondern auch manches Sensationelle enthält, wird es denjenigen, die die nötige Zeit auf den Gegenstand verwenden können, nicht unwillkommen sein. Lobende Erwähnung verdienen die Abbildungen, mit denen die Verlagsfirma das Buch ausgestattet hat.

Unter dem Titel **„Wehrpflicht"** bringt der Militärverlag von Zuckschwerdt & Co. zum Preise von 1,50 *M* Auszüge aus den Bestimmungen über die Ergänzung

Digitized by Google

von Armee und Marine und über die Laufbahnen, welche den Kapitulanten nach Erfüllung ihrer Wehrpflicht offen stehen. Weiterhin gibt das Büchlein Auskunft über die Einkommensverhältnisse der Zivilbeamten der Militärverwaltung, über die körperlichen Erfordernisse des Eintrittes bei der bewaffneten Macht, Gehaltstabellen, ein Verzeichnis der Truppenteile und ihrer Standorte und endlich eine Garnisonkarte. Für die Marine bietet das Buch nur die Eintrittsbestimmungen, bezüglich der übrigen Gegenstände beschränkt es sich auf die Armeeverhältnisse. Bearbeitet ist das Buch von Hauptmann Boysen im 72. Infanterie-Regiment.

Kommentar zur Disziplinarstrafordnung und zur Beschwerdeordnung für die Kaiserliche Marine. Herausgegeben von Oberkriegsgerichtsrat Fritz Fielitz. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4,50 *M*, gebunden 5 *M*.

Das vorbenannte Werk stellt sich dar als eine zweite, umgearbeitete und sehr vermehrte Ausgabe des im Jahrgang 1903, Seite 1166, zuerst besprochenen Buches. Die Erweiterung besteht hauptsächlich darin, daß auch die Beschwerdeordnung mit behandelt wurde, während einige Stücke und u. a. auch die Kriegsartikel in Wegfall kamen. Das in der Praxis viel benutzte Buch wird auch in seiner zweiten Auflage den beteiligten Kreisen willkommen sein.

Die Standorte des deutschen Reichsheeres mit Armee-Einteilung und Verzeichnis der Regimenter nach dem Stande vom 1. Oktober 1911. — Leipzig, F. A. Berger. Preis 20 Pfennig.

Das in 11. Ausgabe erschienene Heftchen dient dem gleichen Zweck wie die Armee-Einteilung des Liebelschen Verlages, welche auch die Marine mit umfaßt und bereits mehr als 140 Auflagen erlebt hat. Da ein derartiges, stets zur Hand liegendes Heftchen viel gebraucht wird, dürfte auch dem Konkurrenzunternehmen der Leserkreis nicht fehlen. Die Liebelsche Darstellung, von der uns soeben die letzte, bis zum September reichende Darstellung zugeht, ist die umfassendere, indessen genügt auch das Bergersche Heft; zuverlässig erscheinen beide.

Rutland. Eine Seegeschichte von Jonas Lie. — Verlag von Georg Merseburger in Leipzig. — Preis 2,50 *M*, gebunden 3,50 *M*.

Der Verfasser gibt in diesem recht anregend geschriebenen Buch ein treues Bild vom früheren norwegischen Seemannsleben, die Geschichte des biederen Kapitäns Kristensen und der Seinen, Familie und Mannschaft eng verknüpft mit der Jahrzehnte alten Bark „Rutland". Es ist dies ein Buch der nordischen Literatur, das den allgemeinen Durchschnittswert derartiger Werke übersteigt und zur Anschaffung für Mannschafts- und Arbeiterbibliotheken der Marine empfohlen werden kann. **Frk.**

Die Geschichte der französischen Revolution. Von Dr. Theodor Bitterauf, Professor an der Universität München. — Preis 1,25 *M*.

Der Verlag von B. G. Teubner in Leipzig bringt als 346. Band der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" in diesem Werk eine allgemeinverständliche zusammenfassende Beschreibung der französischen Revolution, deren Entwicklung und den Verlauf bis zum Übergang in das Napoleonische Kaiserreich. Der Verfasser gibt eine für das breitere Publikum berechnete fesselnde Darstellung der Ereignisse und erörtert im letzten Kapitel den Einfluß, den der Entwicklungsgang in Frankreich auf Deutschland ausgeübt hat.

Wir erfüllen gern den Wunsch des Direktors der Treptow-Sternwarte in Berlin auf die von diesem Institut seit 11 Jahren herausgegebene Halbmonatschrift **„Das**

Digitized by Google

Weltall" hinzuweisen. Diese Schrift behandelt in für Laien verständlicher Form die Gegenstände, denen die Arbeiten der Sternwarte gewidmet sind, indem sie zugleich durch Abbildungen ihre Abhandlungen erläutert. Es kommen hierbei gleicherweise historische wie aktuelle Fragen zur Behandlung. Die Zeitschrift, die im Jahresabonnement 12 ℳ kostet, dürfte geeignet sein, auch in Marinekreisen Beachtung zu finden.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Bonde, S.: Schiemannsgarn. Erlebnisse, Schnurren und Geschichten aus dem Seemannsleben. Stuttgart und Leipzig 1912. Deutsche Verlagsanstalt. 3,00 ℳ.

Ebner, K.: Flößerei und Schiffahrt auf Binnengewässern. Wien und Leipzig 1912. A. Hölder. 15,60 ℳ.

* Edmundson, G.: Anglo-Dutch rivalry during the first half of the seventeenth century. Oxford 1911. Clarendon Press. 6 s.

* Fiegel, M. D.: Der Panamakanal. Die Bedeutung des Kanalbaues, seine Technik und Wirtschaft. Berlin 1911. D. Reimer. 4,00 ℳ.

* Fletcher, R. A.: Warships and their story. London 1911. Cassell & Co. 21 s.

* Frenssen, G.: Der Untergang der „Anna Hollmann". Berlin 1911. G. Grote. 3,00 ℳ.

* Howells, A.: Der Rudersport. Leipzig 1911. R. Ehlert. 0,90 ℳ.

* Krügel, G.: Das Buch von den Meerleuten. Reutlingen 1911. Enßlin & Laiblin. 3,50 ℳ.

Mittelstaedt, P. O.: Sattel und See. Leipzig 1911. R. Eichler. 3,00 ℳ.

* Official records of the Union and Confederate navies in the war of the rebellion. Series I. Volume 24. Washington 1911. Government Printing Office. 15 s.

* Rose, J. H.: William Pitt and the great war. London 1911. G. Bell & Sons. 16 s.

* Schück, A.: Der Kompaß. Hamburg 1911. Selbstverlag. 21,00 ℳ.

Schüler, H.: Brasilien. Ein Land der Zukunft. 2. Auflage. Stuttgart und Leipzig 1912. Deutsche Verlagsanstalt. 10,00 ℳ.

* Taurel, A.: Répertoire des arrêtés, circulaires, décrets, lois, instructions, règlements et dépêches ministérielles sur le personnel mécanicien et le matérial naval. Toulon 1911. J. Alté. 7,80 ℳ.

* Transaction of the institution of naval architects. Volume 53. Part I. 1911. London 1911. H. Sotheran. 40,00 ℳ.

* White, J.: Naval tactical problems. Portsmouth 1911. J. Griffin & Co. 3 s.

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau-Kessel.

The steam turbine.	Eg., 13., 20., 27. 10. 11.
The Diesel engine.	S. A., 7. 10. 11.
Das erste Hochseeschiff mit Diesel-Motoren.	Das Motorboot, 23. 10. 11.
Das Motorboot in der deutschen Handels- und Kriegsmarine.	Ebenda u. 6. 11. 11.
Über Gasturbinen.	Stahl und Eisen, Nr. 42, 19. 10. 11.
International competition in shipbuilding.	E., 20. 10. 11
French battleships »Jean Bart« and »Courbet«.	Ebenda.
Le virage des bateaux rapides.	Y., 21. 10. 11.
Das neue englische Linienschiff „Orion".	U., November 1911.
Der Stapellauf des „Kaiser Franz Josef I." und die Kiellegung S. M. Kreuzer „G".	Die Flagge, Oktober 1911.
H. M. S. »Medina«.	Eg., 27. 10. 11.
The Australian cruiser »Australia«.	Ebenda.
Lloyd's register of shipping.	E., 27. 10. 11.
Launch of a Chinese cruiser »Chao Ho« training ship.	Ebenda.
The internal combustion engine for naval purposes.	Ebenda.
Marine engineering of to-day and its developments.	Ebenda u. 3. 11. 11.
Turbines in warships.	S. A., Suppl., 4. 11. 11
Kolbenmaschine oder Dampfturbine.	Die Flagge, November 1911.
Quelques opinions sur les chaudières.	V. M., 10. 11. 11.
Varo della »Conte di Cavour«.	Ri. M., Oktober 1911.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Über die Abkühlung der Pulvermagazine auf Kriegschiffen.	Z. S. u. S., 1911, Nr. 20.
Über die Einwirkung der atmosphärischen Feuchtigkeit auf den Feuchtigkeitsgehalt und die Verbrennungsgeschwindigkeit des Schwarzpulvers.	Ebenda.
La poudre B et la marine.	V. M., 25. 10., 10. 11. 11; Y., 11. 11. 11.
The gun trials of warships.	E., 3. 11. 11.
Panzerschießversuche in Belgien.	Z. S. u. S., 1911, Nr. 21.
Brandgeschosse in flacher Flugbahn, die Brände und Explosionen auch in den untersten Räumen der Panzerschiffe hervorrufen.	Ebenda.
Moderne Geschützpulver.	D. A., 2. 11. 11.
Fortschritte im Marineartilleriewesen.	M. S., November 1911.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Un dock spécial pour le relevage des sous-marins.	Y., 14. 10. 11; E., 3. 11. 11.

Digitized by Google

Torpedo-boat »Söridderen« for the Danish navy.	Eg., 20. 10. 11.
Les derniers sous-marins type Laubeuf.	Y., 21. 10. 11.
Submersibles Whitehead.	M. F., Oktober 1911.

Küstenverteidigung, Landungen.

La défense des côtes.	Y., 4. 11. 11.
Die Verteidigung unserer festen Küstenplätze.	J. A. M., November 1911.
Die Küstenverteidigung der Vereinigten Staaten Amerikas.	M. A. G., 1911, Nr. 10.

Marine- und militärische Fragen.

Der Italienisch-Türkische Krieg.	M. W., 1911, Nr. 127, 137, 139; N., September 1911.
Après les manoeuvres navales.	Y., 14. 10. 11.
Disposition of guns in Dreadnoughts.	S. A., 7. 10. 11.
Battleship's secondary batteries.	A. N. G., 21. 10. 11.
Nations and navies.	N. M. R., 18. 10., 8. 11. 11.
Les bâtiments auxiliaires d'une flotte de combat.	Y., 21. 10. 11.
Die türkische Meerengen-Frage.	D. O., 19. 10. 11.
Réformes navales.	Navigazette, 26. 10. 11.
Naval grievances.	N. M. R., 25. 10., 1. 11. 11.
The invasion of Germany.	Ebenda, 25. 10. 11.
Die Vorgänge im Mittelmeer.	Die Flagge, Oktober 1911.
Aus der englischen Kriegsmarine.	Prometheus, Nr. 1148.
Rapport de la commission pour rechercher les causes de l'explosion de la »Liberté«.	M. d. F., 1911, Nr. 43, 44.
Årsberättelse i reglementen, förvaltning samt hälso- och sjukvård.	T. i. S., 1911, Nr. 5.
Les cuirassés rapides.	Y., 28. 10. 11.
The aeroplane in warfare.	A. N. J., 21. 10. 11.
Die Militär-Funkentelegraphenstationen in Marokko.	M. W., 1911, Nr. 137.
Strength and organization of the armies of France, Germany, Austria, Russia, Italy, Mexico and Japan.	J. U. S. I., Oktober 1911.
The world's Dreadnoughts.	N. M. R., 1., 8., 15. 11. 11.
A naval war staff.	A. N. G., 4. 11. 11.
Eine Begriffsbestimmung der leichten, Mittel- und schweren Armierung.	S., Nr. 3, 8. 11. 11.
Kronstadt als Basis einer Linienflotte.	M. Sb., 1911, Nr. 8.
Die Taktik und die Dreadnoughts.	Ebenda.
Über Seekriegführung.	M. S., November 1911.
Causes of discontent in the navy.	N. M. R., 8. 11. 11.
La constitution de la flotte.	M. F., Oktober 1911.
The navy and national insurance.	A. N. G., 11. 11. 11.
Ungarn und die Kriegsmarine.	Armeeblatt, 1911, Nr. 40—43.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Naval expenditure.	A. N. G., 14. 10. 11.
Navy programm of 1912/13.	A. a. N. R., 7. 10. 11.

Digitized by Google

The First Lord's views on naval policy.	N. M. R., 1. 11. 11.
Changing the pilot.	Ebenda.
Das bewilligte Budget für die französische Marine 1910.	M. S., November 1911.
Marinebegrooting voor het dienstjaar 1912.	M. B., 20. 10. 11.
Dépenses improductives et défense nationale.	M. F., Oktober 1911.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Der Bau des Panama-Kanals.	Zeitschrift f. Bauwesen, 1911, Seite 611.
Versuche mit Kanalmodellen.	Zentralbl. d. Bauverwaltung, 1911, Nr. 86.
Powerful dredger for Panama Canal.	E., 20. 10. 11.
Die Hafen- und Bahnanlagen der Stadt Neuß.	Deutsche Bauzeitung, 1911, Nr. 87.
Der Panama-Kanal.	H., 1911, Nr. 44.
40000 Tonnen-Schwimmdock der Kaiserl. Werft in Kiel.	S., Nr. 3, 8. 11. 11.
Docks and battleships.	A. a. N. R., 28. 10. 11.

Sanitätswesen.

Moderne Schiffshygiene.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 132.
Grundzüge der kolonialen Eingeborenenhygiene.	S. T. H., 1911, Beiheft 8.
Surgical and medical aid and hygiene at sea. Health on shipboard.	Nautical Magazine, November 1911.
Bekämpfung der Schlafkrankheit im Bezirk Bukoba am Victoria-See (Deutsch-Ostafrika).	S. T. H., 1911, Nr. 21.
Rapport officiel sur l'organisation et le fonctionnement du service de santé dans la marine japonaise.	A. M. N., 1911, Nr. 10.

Verwaltungsangelegenheiten.

Die Verpflegungswirtschaft der deutschen Armee im Frieden.	N. M. B., 1911, Nr. 20.
Marineverwaltung.	Ebenda, 5. 11. 11.

Rechtsfragen.

Die moderne Entwicklung des Seekriegsrechts und die Londoner Seerechtsdeklaration.	U., November 1911.
Black Sea grain and the declaration of London.	S. W., 18. 10. 11.

Kolonialfragen.

Aus Deutsch-Südwestafrika.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 42.
Marokko.	Ebenda u. Nr. 43, 44, 45.
Die Karolinen.	Ebenda, Nr. 43, 44, 45.
Die wirtschaftliche Erschließung von Deutsch-Südwestafrika.	D. K. Z., 1911, Nr. 44.
Die Kongo-Kompensationen.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 45.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Sport und Gesundheit.	Wassersport, 1911, Nr. 41.
Das Monaco-Programm 1912.	Das Motorboot, 23. 10., 6. 11. 11.

Digitized by Google

Die nordische Seglerkonferenz in Stockholm.	Wassersport, 1911, Nr. 43.
Vom internationalen Wettsegelverband.	Ebenda u. Nr. 44.
Die Sonderklassenyacht „Tante Laura".	Ebenda, Nr. 44.
Die Weiterentwicklung des deutschen Yachtbaues.	D. Y., 3. 11. 11.
Der Motorbootsport im Jahre 1911.	Ebenda.

Geschichtliches.

Nelson's signal at Trafalgar.	N. L. J., Oktober 1911.
Nelson and England.	Ebenda.
Trafalgar and the Nelson touch.	N. M. R., 18. 10. 11; J. U. S. I., Oktober 1911.
Die Luftyachten König Friedrich I.	S., Nr. 2, 25. 10. 11.
Die Meutereien in der russischen Flotte.	U., November 1911.
Mediaeval ships.	The Mariners Mirror, August 1911.
The men of war of 1725.	Ebenda u. September 1911.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Kabel- und Funkentelegraphie im Kriege.	M. W., 1911, Nr. 135.
Draadlooze seinen van den Eiffeltoren.	De Zee, Oktober 1911.

Nautische Fragen.

The Gyro-Compass.	E., 13. 10. 11.
Deviationsschwankungen infolge der plötzlichen Erwärmung des Schiffskörpers durch Sonnenstrahlen.	Sf., 1. 11. 11.
Wirkung eines Blitzschlages auf den Kompaß.	Ebenda.
An idea on position finding at sea by means of measured electrical waves.	Nautical Magazine, November 1911.
Navigieren bei Nebel auf der Unterelbe.	H., 1911, Nr. 45.

Handels- und Verkehrswesen.

Der Handel Hankaus 1910.	O. L., Handelsnachrichten, 8. 9. 11.
Der deutsch-chinesische Handel 1910.	Lloyd-Nachrichten Nr. 132.
Chinas Außenhandel 1910.	Ebenda.
Die Verkehrseinrichtungen der wichtigsten Häfen der Vereinigten Staaten.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 132.
Unser Handel mit der Türkei.	Export, 19. 10. 11.
Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.	H., 1911, Nr. 43.
Die Bagdad-Bahn.	D. F., 1911, Nr. 11.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

The »Hawke«-»Olympic« collision.	S. A., 28. 10. 11.
Motoren in der großbritannischen Seefischerei.	Das Motorboot, 6. 11. 11.
Die Katastrophe des französischen Schlachtschiffs „Liberté".	M. S., 1911, Nr. 11.
Il salvataggio della R. Nave »S. Giorgio«.	Ri. M., Oktober 1911.

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seeweſens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefiſcherei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Oſtaſiatiſcher Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengſtoffweſen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Marine-Rundschau, Jahrgang 1911.

Namen- und Sachregister.

(Die römischen Zahlen geben die Nummer des Heftes, die arabischen Ziffern die Seite an.)

A.

Abrüstung, V, 625; VI, 784; VII, 912; VIII, 1020; X, 1293; XI, 1459.
„Aboukir", englischer Panzerkreuzer, XII, 1606.
Absetzinstrumente, IV, 503.
„Acheron", S. M. S., XII, 1602.
„Acorn", englischer Torpedobootzerstörer, Klasse, X, 1292.
Adalbert, Prinz von Preußen, zum 100jährigen Geburtstage, XI, 1345; XII, 1600.
„Adamant", englischer Tender, V, 655.
Admiralstabswerk über den japanisch-russischen Krieg, XI, 1355.
Agadir, S. M. S. „Berlin" in, VIII, 1019; XII, 1599.
Aktionsradius der Unterseeboote, I, 117; X, 1213.
„Alecto", englischer Tender, V, 655.
„Albatroß", S. M. S., VI, 776.
Albrecht, F., Einiges über nautische Instrumente, VI, 798.
„Alexander III.", russisches Linienschiff, XII, 1624.
„Amazone", Untergang der, XII, 1600.
Amtsvorsteher, Kursus für, IV, 551.
„Amphion", englischer Kreuzer, V, 655.
„Angara", russisches Lazarettschiff, X, 1304; XI, 1468.
Annapolis, Die Marineschule in, VIII, 961, 967.
Annexion von Tripolitanien, XII, 1569.
Anstrich, Schiffs-, I, 113.
Antitorpedobootartillerie, I, 25; III, 407; V, 664; XII, 1608.
Antung—Mukden, Eisenbahn, XII, 1622.
Arbeitszeit amerikanischer Werften, IV, 528.
„Archimède", französisches Unterseeboot, I, 117.
Argentinien, Marinepolitik, XII, 1625.
„Arkansas", Vereinigte Staaten-Linienschiff, III, 403.
Armee, England, II, 242; III, 356.
— Vereinigte Staaten, II, 260; IX, 1146; XI, 1461.
Armeeorganisation und Invasion, England, III, 356.
Armierung der Linienschiffe, I, 22.
— England, II, 241; V, 639.
— Frankreich, III, 407; IV, 534; V, 629; XII, 1618.
Artillerie, Schiffs-, IV, 421; VIII, 1028; IX, 1123.
— schwere, Aufstellung, I, 26, 27, 28, 35.
— Kaliber, I, 32; II, 241, 251.
— Mittel-, I, 22, 36, 108; IV, 526; VIII, 1023, 1028.
— leichte, selbständiges Schießen der Geschützführer, X, 1311.
— England, I, 72; V, 655.
— Frankreich, I, 80; V, 629.
— Italien, V, 670.
— Vereinigte Staaten, I, 114; V, 661.
— und Manöver, I, 137.
— Schießdienst der Vereinigten Staaten, VII, 850.
— -Preisschießen, siehe Preisschießen.
— Verwendung und Taktik, Frankreich, IX, 1126.
Ärzte, Marine-, England, VI, 781; X, 1291.
Ärztliche Tätigkeit auf dem Hauptverbandplatz, III, 349; VI, 771.

Digitized by Google

Aufklärung durch Luftfahrzeuge im Seekriege, VI, 739; VII, 751, 752; VIII, 1064; IX, 1153.
„Augsburg", S. M. S., III, Titelbild.
Ausbau der österreichisch-ungarischen Flotte, IV, 461.
Ausbildungskosten englischer Seeoffizieranwärter, V, 653.
Auslandsschiffe, deutsche, I, 67; XII, 1574.
Ausrangierung, Deutschland, I, 67; IV, 515; VIII, 1020.
— Frankreich, I, 81; III, 409; V, 665.
— Italien, III, 417; VI, 790.
— Japan, V, 668.
— Österreich-Ungarn, VII, 927.
— Rußland, IV, 543; V, 672; VIII, 1046; IX, 1159.
— Vereinigte Staaten, IX, 1146; XII, 1613.
„Australia", Panzerkreuzer, XII, 1608.
Australien, Flottenplan, V, 652; X, 1250.
— Marine, IX, 1141.
Australische Machtfragen, V, 597.

B.

Bagdadbahn, VIII, 1007.
Balfour, Mr., V, 641; XII, 1604.
Balkensperren, IX, 1144.
Ballin, Generaldirektor, VII, 904.
Ballonabwehrgeschütze, VI, 750; VII, 914; XI, 1461.
„Basilisk", englischer Zerstörer, V, Titelbild.
Baudocks, Japan, XI, 1470; XII, 1621.
Baukosten, Frankreich, V, 626, 628; IX, 1153; X, 1297.
— Österreich-Ungarn, III, 421; IV, 469.
— Rußland, V, 671.
— Vereinigte Staaten, II, 246; III, 401; IV, 527, 528; X, 1298; XII, 1613.
Bauprogramm, England, IV, 521; V, 634; XII, 1606.
— Italien, VIII, 985.
— Japan, II, 177, 178; IV, 485; X, 1301; XII, 1620.
— Niederlande, XI, 1475.
— Österreich-Ungarn, IV, 463.
— Rußland, II, 256; VIII, 1044; IX, 1157; XI, 1472.
— Vereinigte Staaten, III, 401; IV, 527.
Bauprogramme, gegenseitige Bekanntgabe der, V, 642, 651, 652.
Bauzeiten der Kriegschiffe, V, 628; IX, 1157.
„Bedford", englischer Panzerkreuzer, Strandung des, I, 128.
Béjeuhr, Paul, Gleitboote mit Luftpropellern, V, 675.
Bekleidung, Mannschafts-, Frankreich, II, 253.
Bekohlung auf See, VIII, 1035.
Bekohlungsergebnisse, England, IV, 524.
— Deutschland, III, 389; VI, 776; VII, 901; VIII, 1019; X, 1285.
— Vereinigte Staaten, X, 1297.
Belgien, I, 9, 10.
„Bellerophon", englisches Linienschiff, Kollision, VII, 909.
Benghasi, XII, 1561.
Benzol-Explosion auf „York", V, 647.
Beresford, Lord Charles, III, 394; V, 641, 644; VIII, 1023; XII, 1607.
Berger, Die Donauflottille Österreich-Ungarns, II, 265.
Bergung S. M. Unterseeboot „U 3", III, 313.
„Berlin", S. M. S., VIII, 1019; XII, 1599.
Bernotti, Grundlagen der Taktik, VII, 857.
Bertram, Vom deutschen Rundflug 1911, VIII, 1059.
Besatzungsetats, VIII, 1041.
Betrachtungen über den I. englisch-holländischen Krieg, IV, 439; V, 569.
Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie, VI, 803.
Bettolo, Admiral, VII, 924.
Bewegungserscheinungen beim Schuß, II, 201.
Bewohnbarkeit der Unterseeboote, I, 136; IV, 536; X, 1213.
Bibliothek, englische Admiralitäts-, XI, 1457.
Blau, Dr., Russische Sanitätsformationen in Port Arthur, VII, 933.
Blockade der deutschen Nordseeküste, I, 19.
„Boadicea", englischer Kreuzer, III, 397.
„Bogatyr", russisches Minenschiff, XII, 1624.
Boué de Lapeyrere, französischer Marineminister, V, 622.
Bowles, Gibson, I, 71; II, 237.
Brasilien, Meuterei, I, 127.
— Neubauten, I, 96.
Brassey, Naval Annual, VIII, 1049.
Bravetta über Kaibersteigerung der schweren Schiffsgeschütze, V, 688.
Bremen, I, 8.
— S. M. S., in Haiti, X, 1287.
— — in Honduras, I, 100.
„Breslau", S. M. S., VI, 776.
Brest, X, 1301.
Bridge, Sir, Cyprian, VIII, 1052; IX, 1121, 1140.
Büchereien, Mannschafts-, IX, 1179.

Digitized by Google

Bündnis, englisch-japanisches, VIII, 1023, 1042.
Bunkerexplosionen, II, 248.
Burger-Halbunterseeboot, II, 246, 247.
Burgoyne, A., III, 393.
Bürkner, Geh. Marine-Baurat, II, 204.

C.

Caesar, Kapitän zur See a. D., XII, 1603.
„Cassini", französischer Minenleger, XI, 1467.
„Centurion", englisches Linienschiff, II, 240, 241; XII, 1608.
„Charles Brun", französisches Unterseeboot, VII, 919; X, 1213.
„Chatham", englischer Kreuzer, IV, 525; XII, 1608.
„Chikuma", japanischer Kreuzer, V, 669.
China, Drang nach dem Westen, IV, 507.
— Unruhen in, XII, 1574.
Chronometer, VI, 794.
Churchill, Erster Lord der Admiralität, XII, 1604, 1605.
„Colossus", englisches Linienschiff, VI, 782.
„Cöln", S. M. S., VI, 776; XI, 1453.
„Comet", S. M. S., VIII, 1020.
Comité Maritime International, IX, 1165.
„Condorcet", französisches Linienschiff, V, 664.
„Conte di Cavour", italienisches Linienschiff, IX, 1154.
„Courbet", französisches Linienschiff, X, 1300.
Cranz, Prof. Dr., II, 201, 205.
Creusot-Torpedos, I, 119.
Curtiß, Flugversuche, II, 248; III, 404.
Cuxhaven, Garnisonkirche, IX, 1139.

D.

Dakar, II, 253.
Dampfer, deutsche, Bewaffnung, VIII, 1029; XII, 1606, 1607.
Dampfstrecke für Unterseeboote, I, 117; X, 1213.
Dänemark, I, 10.
„Danton", französisches Linienschiff, V, 664.
„Dante Alighieri", italienisches Linienschiff, I, 85; II, 255; VII, 923; VIII, 992; XII, 1622.
„Dartmouth", englischer Kreuzer, IX, 1143.
Davis-Torpedo, XII, 1612.
„Delaware", Vereinigte Staaten-Linienschiff, IV, 529; IX, 1144.
Delcassé, französischer Marineminister, IV, 532; V, 622; XII, 1597, 1614, 1619.
Deplacements, Überschreitungen, VIII, 992, 1039.
— Verringerung, V, 656; IX, 1140.
Deutschland—England, I, 66, 70, 71, 98, 103; II, 236; III, 393; IV, 521; V, 651; X, 1289; XII, 1605, 1606.
Deviationskoeffizienten, Änderung durch Versegelung, III, 337.
Dewar, englischer Secoffizier, IX, 1140.
Dickinson, Bericht über Heer der Vereinigten Staaten, II, 260.
„Diderot", französisches Linienschiff, V, 664; VI, 789.
Dienst an Bord, England, VIII, 1028.
— Frankreich, II, 250; VII, 917.
— Vereinigte Staaten, VI, 785; X, 1293.
Dieselmotoren, I, 58; III, 409; VIII, 993.
Disziplin, englische Marine, I, 105; V, 653.
— französische Marine, XI, 1467; XII, 1617.
Dividenden deutscher Schiffahrtsgesellschaften, I, 102; V, 681; XII, 1603.
— — Werften, V, 628.
Docks, England, IV, 525; V, 654.
— Frankreich, III, 409; VIII, 1036.
— Italien, VI, 790; XII, 1623.
— Japan, IV, 540; XI, 1470.
— Rußland, IX, 1159.
— Vereinigte Staaten, VI, 760; IX, 1146; X, 1296; XI, 1461.
Donau-Flottille Österreich-Ungarns, II, 265.
Doppelwinkelmesser, IV, 503.
„Drache", S. M. S., II, 211, 213.
„Dreadnought"-Politik, V, 657; VIII, 1051.
Drehkreisdurchmesser, neue Bestimmungsmethode, IV, 546; VII, 897.
Drillingturm, I, 26.
Dschokadsch, Operationen gegen die Insel, VI, 714.
„Dupuy de Lôme", französischer Panzerkreuzer, IX, 1153; X, 1300.
Durchblasevorrichtungen für Geschütze, XI, 1465.

E.

„Eber", S. M. S., XII, 1599.
Ebert, Dr. W., Eine einfache Methode zur Zeit- und Breitenbestimmung in Häfen, X, 1308.
„Edgar Quinet", französischer Panzerkreuzer, I, 117; II, 252.
Ehrhard, Manfred, Die Luftschiffe, V, 610; XI, 1451.
Einicke, Paul, Kohlenversorgung der Kriegschiffe im Seekriege, VII, 884.
Einleitung des Flottenkampfes, VIII, 1065.
Eisenexport Deutschlands, II, 235.

Digitized by Google

Elektrizität und Hydraulik für Artilleriebetrieb, I, 108.
„Emden", S. M. S., VI, 712; IX, 1136; XII, 1592.
Elektrobetriebsleiter, III, 421.
Endres, Gedanken über kriegsgeschichtliches Studium des Frontoffiziers, XI, 1480.
England, Heeresorganisation und Invasion, III, 356.
— Seeherrschaft, I, 5, 11, 66, 70; V, 645.
— strategische Nordseestellung, I, 18.
Erholungsheim, Seemanns-, erstes deutsches, II, 278.
Ersatz, Marine-, Verteilung des deutschen, IV, 520.
„Erzherzog Franz Ferdinand", österreichisch-ungarisches Linienschiff, VI, 775.
Etat, Heeres-, England, IV, 526.
— Vereinigte Staaten, IV, 527.
Etat, Marine-, England, V, 633.
— Frankreich, V, 621; X, 1298.
— Italien, I, 123; VIII, 991.
— Japan, I, 121; III, 412; IV, 482.
— Niederlande, XI, 1475.
— Österreich-Ungarn, I, 126; II, 257; III, 420; IV, 469.
— Rußland, III, 417; V, 671; XI, 1472.
— Vereinigte Staaten, VI, 798; XII, 1609.
Etats, Marine, Verteilung der Ausgaben, VII, 912.
Evolution of the Naval Engineer, IV, 545.
„Ewstafi", russisches Linienschiff, XI, 1473; XII, 1623.

F.

Fahneneid XII, 1602.
Farbige Photographien, II, 209.
Fernlenkboot, VII, 904.
Fernlenkung von Unterseebooten, XI, 1458.
Fernrohre, IV, 504.
Fes, die Juden von, VII, 939.
Feuergeschwindigkeit, I, 117; II, 252; IX, 1152.
Feuerleitung, VIII, 1054; XII, 1609.
Fischdampfer für Minensuchen, II, 239.
Filchner, Südpolarexpedition, VI, 778.
Finanzen und Krieg, I, 104; IV, 521.
Firing director, Scottscher, III, 399; IV, 526; V, 655; XII, 1609.
Fischereiaufsicht in der Ostsee, V, 648.
Fischereifahrzeuge mit Funkentelegraphie, IX, 1139.
Fischerei-, Hochsee-, Schutz- und Rechtsverhältnisse, IX, 1107.
Flagge, Folgen des Streichens der, X, 1313.
Florida, Vereinigte Staaten Linienschiff, X, 1294; XI, 1461.
Flottenbauplan, Italien, VIII, 985.
— Japan, II, 174; IV, 476.
— Österreich-Ungarn, IV, 461.
— Portugal, I, 127.
— Vereinigte Staaten VI, 765.
— Rußland, XII, 1623.
Flottengesetz, Deutschland, III, 385; XII, 1605.
— Frankreich, IV, 533; X, 1297.
— Österreich-Ungarn, III, 425.
— Rußland, II, 256; VIII, 1044; IX, 1157; XI, 1472.
Flottenkampf, Einleitung des, VIII, 1065.
Flottenmanöver, England, III, 395; IV, 523; VIII, 1025.
— Frankreich, I, 137; IX, 1149; X, 1276; XI, 1385.
— Japan, I, 122; VII, 922; XII, 1621.
— Niederlande, I, 54.
— Österreich-Ungarn, VI, 792, 793; X, 1306.
— Vereinigte Staaten, II, 244; III, 402; IX, 1144.
Flottenparade, französische, X, 1273.
— Vereinigte Staaten, XII, 1610, 1611.
Flottenpolitik und Staatshaushalt in Japan, II, 174; IV, 476; XII, 1620.
Flottenstab, Frankreich, XII, 1614.
Flottenstützpunkte, Italien, VIII, 997.
— Japan, VIII, 1043; XII, 1556.
— Vereinigte Staaten, III, 405; V, 659; IX, 1148.
Flottenverein, deutscher, V, 650.
— österreichisch-ungarischer, II, 259.
Flottenverteilung, Frankreich, V, 665, 666; VII, 919.
— Vereinigte Staaten, II, 242, 243; IV, 529; VI, 765.
Flottillen, Torpedoboots-, Frankreich IX, 1151; XII, 1616.
Flugwesen und Luftschiffahrt, Verwendbarkeit im Seekriege, VI, 739; VIII, 1064.
Flugwesen, Deutschland, VIII, 1059.
— England, I, 109; II, 242.
— Frankreich, VII, 919; VIII, 1039; IX, 1153; XI, 1467; XII, 1619.
— Japan, VIII, 1043; XI, 1471.
— Österreich-Ungarn, XI, 1475.
— Vereinigte Staaten, III, 404; VI, 787; VII, 913; IX, 1145.
Flugzeuge, VI, 753; VIII, 1060.
— Verwendung im Seekriege, VI, 757.

Digitized by Google

Flußkanonenboot, chinesisches, VII, 902; IX, 1161.
Flußkanonenboote, deutsche, XII, 1577.
Frahmsche Schlingertanks, II, 205.
Freiwillige Flotte, Rußland, I, 126; XII, 1625.
Friedrich I., Verteidigungsflotte, VII, 931.
„Friedrich der Große", S. M. S., VII, 902.
Funkentelegraphie, Deutschland, XII, 1579, 1580.
— England, I, 109; V, 656.
— Frankreich, II, 252, 253.
— Japan, III, 414.
— Vereinigte Staaten, XII, 1612.
— für Fischereifahrzeuge, IX, 1139.
— für Unterseeboote, III, 339.
Fußball und Turnen in der Marine, II, 277.
Fußballsport, VIII, 1035.
„Fuso", japanisches Linienschiff, XI, 1470; XII, 1621.

G.

„Gangut", russisches Linienschiff, XI, 1474.
Gartzke, Der Aufstand in Ponape, VI, 703.
Gebers, Dr. Ing., über neue Schleppdampfer, II, 214.
Gefechtsentfernungen, I, 22; III, 375; IV, 537.
Gefechtsübungen, englische, I, 106.
Gefechtsvorschrift, eine, de Ruyters, I, 64.
Geschosse, VIII, 1038.
Geschützaufstellung, I, 22.
— England, II, 241; V, 639.
— Frankreich, III, 407; IV, 534; V, 629; XII, 1618.
Geschütze, England, II, 241; V, 655; VI, 782; VIII, 1028.
— Frankreich, IV, 535.
— Italien, IX, 1154; X, 1303.
— Vereinigte Staaten, I, 114; V, 661; VIII, 1034; XII, 1612.
— Preise, Vereinigte Staaten, I, 114; II, 247.
Geschützführer der leichten Artillerie, selbständiges Schießen der, X, 1311.
Geschütztürme, Vereinigte Staaten, V, 606.
Geschützunfälle, Frankreich, IV, 535; X, 1300; XI, 1466.
— Italien, XII, 1623.
— Japan, XI, 1469.
— Vereinigte Staaten, I, 114.
Geschwadereinteilung, Deutschland, XI, 1453.
— Frankreich, I, 120; IX, 1150; XI, 1464; XII, 1614.
— Italien, V, 669; X, 1302; XI, 1420.
— Japan, I, 122.
Geschwadereinteilung, Österreich-Ungarn, II, 258; V, 673; VII, 926; IX, 1160.
— Rußland, III, 419.
— Vereinigte Staaten, I, 111; VII, 912.
Geschwaderstab, Frankreich, III, 407; XII, 1614.
Geschwindigkeit, Linienschiffs-, VII, 914; IX, 1129.
Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Deutschland, VIII, 1022.
— Japan, VIII, 1043.
Gewehrschießen, Vereinigte Staaten, VII, 915.
Gittermasten, I, 113.
Glatzel, Ratschläge für die Beschäftigung mit der Seekriegsgeschichte, IX, 1085.
Gleitboote mit Luftpropellern, V, 675.
„Gloire", französischer Panzerkreuzer, Geschützunfall, X, 1300; XI, 1466.
„Gneisenau", S. M. S., XII, 1579.
„Goeben", S. M. S., V, 648.
Graefe, Dr. J., Eine Gefechtsvorschrift de Ruyters, I, 64.
Graphitierung von Geschützrohren, IV, 530.
Grey, Sir Edward, I, 103, 105; IV, 521; V, 641.
Grigorowitsch, russischer Marineminister, Programm, VI, 791.
Grotewold, Dr., Schutz- und Rechtsverhältnisse der Hochseefischerei, VIII, 1107.
Grumme, Flottenpolitik und Staatshaushalt in Japan, II, 174; IV, 476.
Grundlagen der Taktik, VII, 857.
Gühler, Kontreadmiral, IV, 514.
Gunlayers' test, englisch. VI, 782, 783; VII, 911.
„Gustave Zédé", französisches Unterseeboot, I, 117; IX, 1153.
Gymnastische Ausbildung der Seekadetten in Annapolis, VIII, 967.

H.

Hafenbauten, Argentinien, XII, 1627; England, II, 240; V, 640; XII, 1609.
— Italien, I, 124.
— Japan, XI, 1471.
— Rußland, I, 125; VI, 792; IX, 1159; XI, 1472; XII, 1625.
— Vereinigte Staaten, IX, 1162.
Hafenverkehr der größeren Seehäfen, XI, 1455.
Hagedorn, Der gegenwärtige Stand der Luftschiffahrt und des Flugwesens und ihre Verwendbarkeit im Seekriege, VI, 739.
Halbunterseeboote, II, 246, 247.

Digitized by Google

Haldane, englischer Kriegsminister, I, 103.
— Heeresreform, III, 357.
Halle, Dr. Ernst von, XI, 1479.
Hamburg, I, 7; II, 235.
Hamilton, Sir Jan, Allgemeine Wehrpflicht, III, 356, 359.
Handelsflotte, russische, Bestand, X, 1305.
Handelsmarine, Österreich-Ungarn, V, 674.
— Rußland, XII, 1625.
— Vereinigte Staaten, XI, 1462.
Handelskrieg, XII, 1572.
Handelsschutz, V, 644; VI, 780; VII, 908; VIII, 1024; XII, 1607.
Handelsvertrag, deutsch-japanischer, VIII, 1041; XII, 1619.
Handke, Dr. H., Die Juden von Fes, VII, 939.
Handlot, IV, 500
Hankau, Unruhen in, XII, 1578.
„Harusame", japanischer Zerstörer, XII, 1621.
Hauptverbandplatz, Organisation der ärztlichen Tätigkeit, III, 349; VI, 771.
Hautpanzer, VIII, 1033.
„Hay", S. M. S., VII, 902.
Hebedock für Unterseeboote, französisches, VII, 918; XI, 1467.
— italienisches, VIII, 1044.
Hebeversuche mit Unterseebooten, Frankreich, II, 252.
Hebung, der „Maine", II, 270.
— von Unterseebooten, I, 118.
Heeresorganisation und Invasion in England, III, 356.
Heinemann, Dr. H., Klima und gesundheitliche Verhältnisse in Kiel und Wilhelmshaven, II, 190.
Heißdampfanlagen mit Ventilmaschinen, II, 210.
Heizerzulagen, II, 229, 230; V, 647.
Heizöl, Explosionen, VI, 782.
— Versorgung, VII, 920; VIII, 1036.
„Helgoland", S. M. S., IX, 1136; XI, 1453; XII, 1598.
Henderson, Admiral, Australischer Flottenplan, V, 652; X, 1250.
Hennig, Dr. R., Die Pläne einer Eisenbahnlinie nach Indien, IX, 1001.
„Hercules", englisches Linienschiff, IV, Titelbild; V, 654.
— österreichisch-ungarischer Bergungsdampfer, III, 421.
Heroismus, japanischer, XI, 1380.
Hilfeleistungen deutscher Kriegsschiffe, I, 100; II, 232; IV, 517; VII, 902; IX, 1138; X, 1288; XI, 1454; XII, 1599.
Hilfsflotte der Vereinigten Staaten, VI, 784.
Hilfskreuzer, VIII, 1053.
„Hirado", japanischer Kreuzer, XI, 1470.
„Hiyei", japanischer Panzerkreuzer, XII, 1621.
Hochseefischerei, Schutz- und Rechtsverhältnisse, IX, 1107.
Holland, I, 10.
Hollweg, Das japanische Admiralstabswerk, XI, 1355.
Hovgaard, über Armierung von Linienschiffen, I, 34.
Hüllmann, Geh. Oberbaurat, II, 208.
Huning, Ansichten über Einleitung des Flottenkampfes, VIII, 1065.
— Die neue Marineschule in Flensburg-Mürwik, I, 37.
— The Naval Annual 1911, VIII, 1049.
Hydraulik und Elektrizität für Artilleriebetrieb, I, 108.

J.

„Iltis", S. M. S., XII, 1579.
„Imperatriza Maria", russisches Linienschiff, XII, 1624.
„Indefatigable", engl. Panzerkreuzer, IX, Titelbild; X, 1281.
Indien, Pläne für Eisenbahn nach, VIII, 1001.
— Reise des englischen Königspaares nach, XII, 1603.
Indienststhaltungen, Deutschland, XI, 1453.
— Frankreich, I, 120; VII, 916, 919; IX, 1150; XI, 1464; XII, 1614.
— Italien, V, 669; VIII, 996; X, 1302; XI, 1420.
— Japan, I, 122.
— Österreich-Ungarn, II, 258; V, 673; VII, 926; IX, 1160.
— Rußland, III, 419; IX, 1157; XII, 1624.
— Vereinigte Staaten, I, 111; II, 243; VII, 912.
„Inflexible", englischer Panzerkreuzer, VII, 909.
Ingenieurfrage, Deutschland, III, 386.
— England, IV, 523, 545; IX, 1142.
— Italien, VII, 996.
— Vereinigte Staaten, V, 609.
Inscription maritime, V, 631.
Institution of Naval Architects, V, 656; IX, 1120; X, 1276.
Instrumente, nautische, Neuerungen, IV, 493.
Interessen, deutsche, in China, XII, 1575.
Invasion und Heeresorganisation, England, III, 356.

Digitized by Google

„Invincible", englischer Panzerkreuzer, IV, 525; VI, 782; VII, 910, 911; VIII, 1028.
Islam und Osmanisches Reich, IX, 1097.
Italien, Flottenbaupolitik und Marinebudget, VIII, 985.
— Schiffbau, IX, 1124.

J.

„Jaguar", S. M. S., III, 391; XII, 1581.
Jahresberichte der Vereinigten Staaten, Marine, V, 604.
Japan, Flottenpolitik und Staatshaushalt, II, 174; IV, 476.
— Schiffbau, IX, 1122.
„Jean Bart", französisches Linienschiff, X, 1300.
„Jekatarina II.", russisches Linienschiff, XII, 1624.
John, Organisation der ärztlichen Tätigkeit auf dem Hauptgefechtsverbandplatz VI, 771.
Jones, Captain, über Kalibersteigerung, VIII, 1028.
Jubiläum, III. M. A. A., VII, 904.
— II. S. B., XII, 1601.
— Torpedodivisionen, XII, 1601.
— Torpedoinspektion, IV, 518.
— II. W. D., XII, 1601.
Juden, die, von Fes, VII, 939.
„Jupiter", Kohlendampfer, X, 1295.

K.

Kabel, deutsches, nach Südamerika, V, 651.
Kabinettsorder, Allerhöchste, an die Fähnriche zur See, I, 1.
— betr. U. 3, II, 231.
Kaiser, S. M. der, II, 205; VI, 775; VIII, 1019; XII, 1598.
— und Erzherzog Thronfolger, V, 673.
„Kaiser", S. M. S., V, 648; X, 1285.
„Kaiserin", S. M. S., XII, 1598.
Kaiserpreise, III, 388; X, 1285.
Kaisson für Schießversuche, Vereinigte Staaten, X, 1294.
Kaliber der schweren Schiffsartillerie, I, 32.
Kalibersteigerung, II, 241, 251; IV, 525, 534; V, 655, 688; VI, 783; VIII, 993, 1028; X, 1303; XII, 1612.
Kampf um Tripolitanien, XI, 1407.
Kanada, Marine, IX, 1141; XII, 1606.
Kanäle, neue Schleppdampfer für, II, 214.
„Kanguroo", französisches Transportschiff, V, 665.
Kaperei, preußische, im 7jährigen Kriege. II, 157; III, 297.
Kastendrachen, V, 661; VI, 787; XI, 1405.
Katahdin-Schießversuche, I, 114; IV, 531.
Kauffahrteischiffe, Armierung der, VIII, 1029; XII, 1606, 1607. — Umwandlung in Kriegsschiffe, X, 1255; XII, 1539.
„Kawachi", japanisches Linienschiff, XII, 1621.
Kessel, Frankreich, XII, 1618.
Kesselhavarie, „Delaware", III, 402.
Kiautschou, Etat, III, 308.
— Rekruteneinstellung für, XI, 1455.
Kiel und Wilhelmshaven, Klima und gesundheitliche Verhältnisse, II, 190.
„King Edward", englisches Linienschiff, Klasse, IX, 1141.
„King George V.", englisches Linienschiff, II, 240; XI, 1457.
„Kirischima", japanischer Panzerkreuzer, XII, 1621.
Kitchener, Lord, VIII, 1023.
Klima und gesundheitliche Verhältnisse in Kiel und Wilhelmshaven, II, 190.
Koch, P. Mannschafts-Büchereien, IX, 1179.
Kohlendampfer, Vereinigte Staaten, II, 246; VI, 787; IX, 1146; XII, 1610.
Kohlendepots, Vereinigte Staaten, VI, 769.
Kohlenverbrauch, Frankreich, IV, 536; X, 1300; XI, 1464; XII, 1618.
— Vereinigte Staaten, Marine, VI, 761.
Kohlentransporte, englische, Eisenbahn-, X, 1289.
Kohlenversorgung der Kriegschiffe im Seekriege, VII, 884.
„Kolberg", S. M. S., VII, 776.
Kolonialmarinen, englische, VI, 780; VIII, 1024; IX, 1141; X, 1247; XII, 1606.
Kommandoturm, neuer engl., VIII, 1028.
Kompasse, I, 117; VI, 794.
— Aufstellung und Ersatz, IV, 493.
— Deviationskoeffizienten, III, 337.
— für Flugapparate, VIII, 1062.
— Kreisel-, IV, 498.
— Registrier-, IV, 500.
— Verhalten auf S. M. S. „Nürnberg", III, 326.
Kompaßhäuser, IV, 494.
Kompensierungsmethoden für Kompasse, IV, 495.
„Kongo", japanischer Panzerkreuzer, XII, 1621.
„König Albert", S. M. S., X, 1455.
Krauel, Dr. R., Preußische Kaperei im Siebenjährigen Kriege, II, 157; III, 297.
Kreiselkompasse, IV, 498.
Kreuzer, kleine, England III, 397.
Kreuzergeschwader, militärisch-politischer Dienst, XII, 1574.
Krieg, erster englisch-holländischer, Betrachtungen über, IV, 439; V, 569.

Digitized by Google

Krieg, japanisch-russischer, Admiralstabswerk über, XI, 1355.
— italienisch-türkischer, XI, 1418; XII, 1561.
— und Politik, III, 367.
Kriegsplan, XI, 1358.
Kühleinrichtungen für Munitionsräume, Argentinien, XII, 1626; Vereinigte Staaten, II, 246; III, 403.
Küstenbefestigungen, Niederlande, II, 236.
— Vereinigte Staaten, III, 404.
Küstenverteidigung, Frankreich, I, 121; XII, 1632.

L.

Lamlasch, englische Flottenstation, XII, 1609.
Landesverteidigungsrat, französischer, IX, 1151.
Lange, Kapitän, II, 234.
Laubeuf über Torpedo- und Unterseeboote, V. 685.
Lazarettschiffe, II, 244; VI, 761; VII, 868.
Lebensalter der Seeoffiziere, Italien, III, 416.
Lebensdauer der Kriegschiffe, II, 243; IX, 1157.
Leichen, kostenfreie Beförderung vom Ausland, II, 235.
„Leipzig", S. M. S., XII, 1579.
„Lenfahn", Dampfjacht, II, 213.
Lentzsche Ventilmaschinen, II, 210.
„Liberté"-Katastrophe, XI, 1441, 1463; XII, 1586, 1597, 1616, 1617.
Lidgerwood-Miller, Bekohlungsapparat, VIII, 1035.
Linienschiffe, Armierung der, I, 22.
— England, I, 107; II, 240; III, 397; XI, 1457.
— Frankreich, II, 251; III, 406, 407; IV, 534; V, 629; VIII, 1039; XII, 1618.
— Italien, I, 84, 85, 124; VI, 790.
— Österreich-Ungarn, I, 126; IV, 543; V, 674; VI, 793; VIII, 1047.
— Rußland, VIII, 1045; IX, 1158; XI, 1474; XII, 1624.
— Vereinigte Staaten, I, 113; II, 245; III, 403; IV, 530; V, 660; XII, 1613.
„Lion", englischer Panzerkreuzer, III, 397; V, 654; VIII, 1028; XII, 1608.
Literatur, Marine-, 1910. Beilage zu VIII.
Lloyd George, II, 236; VI, 779.
Log, IV, 502; VI, 797.
London, I, 8.
Londoner Deklaration, I, 105; II, 237; IV, 522; V, 653; VII, 907, 908; VIII, 1052; XII, 1607.
„Loreley", S. M. S., IX, 1138.
Loringhoven, Frhr. v., Krieg und Politik, III, 367.
Lote, VI, 796.
Lotmaschinen, IV, 500.
„Loutre", französisches Unterseeboot, V, 665.
„Luchs", S. M. S., XI, 1454; XII, 1580.
Luftschiff, Marine-, englisches, X, 1281.
Luftschiffahrt und Flugwesen, Verwendung im Seekriege, VI. 739; VII, 751, 752; VIII, 1064.
— Deutschland, VII, 904.
— England, I, 109; II, 242.
— Frankreich, III, 407; VII, 919.
— Vereinigte Staaten, II, 248; III, 404; VI, 765.
Luftschiffe, V, 610; VI, 740; VIII, 1011; XI, 1451.
— halbstarre, V, 614; VI, 744.
— starre, V, 611; VI, 740.
— unstarre, V, 612; VI, 745.
— gegen Unterseeboote, VI, 750.
Luftsport in Wilhelmshaven, VII, 944.
Lyasse, französischer Chefkonstrukteur, XII, 1614.

M.

Mackay, Dr. Frhr. v. Australische Machtfragen, V, 597.
— Chinas Drang nach dem Westen und das turkestanische Problem, IV, 507.
— Islam und Osmanisches Reich, IX, 1097.
— Kampf um Tripolitanien, XI, 1407.
— Verkehrswesen Persiens als internationales Problem, I, 48.
Magalhães Weltumsegelung, ein unbekannter Bericht über. IV, 452; V, 582.
Magdalena-Bay, III, 405.
„Magdeburg", S. M. S., VI, 776.
Magnete, Lasthebe-, II, 248.
Magnetkompasse, IV, 493.
„Magon", französischer Torpedobootzerstörer, XI, 1466.
Mahan, II, 238.
— über Abrüstung, VI, 785; VIII, 1020.
— über Armierung von Linienschiffen, I, 34.
— Interest of America in international conditions, V, 658.
„Maine", Hebung der, II, 270.
„Mangini", französischer Torpedobootzerstörer, V, 664.
Mannschaftsausbildung, Vereinigte Staaten, VIII, 1032.
Mannschaftsbüchereien, IX, 1179.

Digitized by Google

Manoeuvre contre canon, I. 137.
Manöver, Flotten-, England, III, 395; IV, 523; VIII, 1025.
— Frankreich, I, 137; IX, 1149; X, 1276; XI, 1385.
— Japan, I, 122; VII, 922; XII, 1621.
— Österreich-Ungarn, VI, 792, 793; X, 1306.
— Vereinigte Staaten, III, 402; IX, 1144,
Manöverminen, II, 254.
Marcks, Kapitän zur See, IV, 515.
Marineakademie, Frankreich, V, 631: XI, 1465.
— Japan, XII, 1557.
Marine, die, im Reichstage, I, 98; II, 228; III, 385.
Marine-Etat, England V, 633.
— Frankreich, V, 621; X, 1298.
— Italien, I, 123; VIII, 991.
— Japan, I, 121; III, 412; IV, 482.
— Niederlande, XI, 1475.
— Österreich-Ungarn, I, 126; II, 257; III, 420; IV, 469.
— Rußland, III, 417; V, 671; XI, 1472.
— Vereinigte Staaten, VI, 798; XII, 1609.
Marine-Etats, Verteilung der Ausgaben, VII, 912.
Marine-Infanterie, Vereinigte Staaten, VI, 762.
Marine-Literatur 1910, Beilage zu Heft VIII.
Marinepolitik, Argentinien, XII, 1625.
— Italien, VIII, 985.
— Japan, II, 174; IV, 476; XII, 1620.
— Österreich-Ungarn, III, 425; IV, 461.
— Rußland, VII, 791.
— Vereinigte Staaten, VII, 911; VIII, 1029; XI, 1459; XII, 1609.
Marine-Rundschau, III, 387.
Marineschule, die neue in Mürwik, I, 37.
— in Annapolis, VIII, 961, 967.
„Mariotte", französisches Unterseeboot, I, 118; II, 252.
„Marsala", italienischer Kreuzer, IV, 541.
Maschinen, Schiffs-, Entwicklung, X, 1281.
Maschinenbetrieb kleiner Fahrzeuge, Störung durch Seegras, VI, 805.
Materialprüfungen, Kongreß des Internationalen Verbandes, VIII, 1064.
Matrosen-Artillerie-Abteilung, dritte, Jubiläum, VII, 904.
Maxim, Sir Hiram, II, 247; V, 661.
Maurer, Dr. H., Änderung der Deviations-koeffizienten durch Versegelung, III, 337.
McKenna, I. Lord der Admiralität, III, 393; V, 642, 646; XII, 1604.
„Meteor", S. M. S., VIII, 1020.
Meuß, Marineliteratur 1910, Beilage Heft VIII.
— Ein Seemannstagebuch aus dem 2. englisch-holländischen Krieg, IX, 1172.
— Ein Versuch König Friedrichs I. von Preußen zur Schaffung einer Verteidigungsflotte, VII, 931, IX, 1185.
Meuterei, Brasilien, I, 127.
Michelsen. Unterseebootsunfälle unter besonderer Berücksichtigung des Unfalles auf „U 3", VII, 833.
Miethe, Professor, über farbige Photographien, II, 209.
Minenkreuzer, Projekt, IV, 543.
Minenkrieg, III, 426.
Minenleger, Frankreich, I, 119; XI, 1467.
— Rußland, XII, 1624.
— gepanzerter, Projekt, IV, 543.
Minensperren, Legen durch Unterseeboote, III, 410.
Minensuchdampfer-Reserve, England, VII, 909; XI, 1457.
Minensuchen durch Fischdampfer, II, 239.
Minenwesen, England, I, 73.
— Frankreich, I, 80, 119; XI, 1467.
Minen-Unfall, Italien, III, 417.
„Mirabeau", französisches Linienschiff, VIII, 1039.
Missionen, Tätigkeit in Kaiser Wilhelmsland, II, 233.
Mittelartillerie der Linienschiffe, I, 22, 36, 108; VIII, 1023; XII, 1608.
Moll, E. Die bisherigen Arbeiten des Comité maritime international, IX, 1165.
„Moltke", S. M. S., X, 1286; XII, 1598.
„Monarch", englisches Linienschiff, V, 654.
„Monge", französisches Unterseeboot, I, 117.
„Mongolia", russisches Lazarettschiff, VII, 935.
Monitore, Donau-, II, 269.
Monroe-Doktrin, VII, 911.
Montecuccoli, Graf, Admiral, II, 258; V, 674; X, 1288.
Motoren, Diesel-, I, 58.
— für Flugapparate, VIII, 1064.
Motor-Seeschiffe, VIII, 1022.
Munitionsausrüstung, Frankreich, VIII, 1036; XII, 1585.
Munitionsräume, Kühleinrichtungen für, II, 246; III, 403; XII, 1626.
Munitionsschiffe, V, 607.
Muroran, Stahlwerk, IV, 540.
Mürwik, die neue Marineschule in, I, 37.

Digitized by Google

N.

Nahrungsmittelzufuhr im Kriege, englischen, VII, 908.
Nanking, Unruhen in, XII, 1580.
Nankiop, Gefecht bei, VI, 722.
Nauticus 1911, VII, 928.
Nautische Instrumente, IV, 493, VI, 794.
Naval Annual, VIII, 1049.
Naval Prize Bill, I, 105; III, 394; VIII, 1024; IX, 1142; XII, 1607.
Navigation, Schlechtwetter-, an der Küste, XI, 1476.
„Neptune", Vereinigte Staten, Kohlendampfer, III, 403; IX, 1146; X, 1297.
Nervosität, französische Marine, XII, 1616.
Neubauten, Argentinien I, 96.
— Brasilien, I, 96.
— China, X, 1307.
— Deutschland, I, 91; V, 648; X, 1286.
— England, I, 92, 107; II, 240; III, 397; V, 638; XI, 1457.
— Frankreich, I, 93; III, 407; IV, 534; XII, 1618.
— Italien, I, 94, 124; III, 415; VI, 790; VIII, 995; XII, 1622.
— Japan, I, 94, 123; XII, 1621.
— Niederlande, XI. 1475.
— Österreich-Ungarn, I, 95, 126; VI, 793.
— Rußland, I, 95; XII, 1624.
— Spanien, I, 96.
— Vereinigte Staaten, I, 93, 113; VI, 765; XII, 1613.
Neufundland-Abkommen, XI, 1117.
Neutralitätserklärungen, XI, 1474.
„New York", Vereinigte Staaten-Linienschiff, II, 245; IV, 530; VI, 786, 787; XI, 1461.
„New Zealand", englischer Panzerkreuzer, IX, 1143.
„Nevada", Vereinigte Staaten-Linienschiff, XII, 1613.
Niederlande, Flottenmanöver, I, 54.
„Nino Bixio", italienischer Kreuzer, IV, 541.
„Nire", S. M. S., VIII, 1020.
Nordsee, Die, I, 3.
Nordseemächte I, 3, 7.
Noël, Sir G., über Dreadnoughts, V, 657.
Norwegen, I, 9, 10.
„North Dakota", Vereinigte Staaten-Linienschiff, IX, 1147.
„Nowik", russische Torpedobootzerstörer, VIII, 1045.
„Nürnberg", S. M. S., IV, 517; VI, 712; XII, 1579.
— Verhalten der Kompasse auf, III, 326.

O.

Obus, P., V, 663; VIII, 1038.
Offizier-, Fecht-, Turnier- und Spielverein, V, 683.
Ohrschutz für Geschützbedienungen, XI, 1462.
„Oklahoma", Vereinigte Staaten-Linienschiff, XII, 1613.
Ölfeuerung, IV, 531; V, 609; VII, 919, 920; X, 1281.
Organisation, russische Marine, VII, 924; IX, 1473; XII, 1623.
— Vereinigte Staaten, V, 659; VI, 764.
„Oregon", Vereinigte Staaten-Linienschiff, XII, 1613.
„Orion", englisches Linienschiff, X, Titelbild; IX, 1458; XII, 1608.
Osmanisches Reich und Islam, VIII, 1097.
„Ostfriesland", S. M. S., XII, 1598.
Ota, Kapitän, über die japanische Marine, XII, 1555.
„Otter", S. M. Flußkanonenboot, II, 231; XII, 1576, 1578.

P.

„Panther", S. M. S., IX, 1137.
Panama-Kanal, I, 110; VI, 787; IX, 1148; X, 1294; XII, 1598.
„Panteleimon", russisches Linienschiff, XI, 1473; XII, 1623.
Panzer, Entwicklung des, IX, 1124.
— Fabrikation, Rußland, XI, 1474.
— Preise, V, 626; X, 1303.
Panzerung, Vereinigte Staaten, VIII, 1033.
Parseval-Luftschiffe, V, 612; VI, 745.
Paschen, Vizeadmiral z. D., IV, 514,
Pearl Harbour IX, 1162.
Peary, Nordpolforscher, IV, 528.
Peilscheiben, IV, 497, 503.
Pensionen japanischer Seeoffiziere, V, 668.
Persien, das Verkehrswesen als internationales Problem, I, 48.
Periskope, Artillerie-, I, 109, 114.
Personal, Argentinien, XII, 1627.
— England, II, 238; V, 636, 644.
— Frankreich, I, 116; V, 631; VII, 917, 918; XII, 1615, 1616, 1617.
— Vereinigte Staaten, IV, 528; V, 604, 605.

Digitized by Google

Personalstärken der Kriegsmarinen, Argentinien, XII, 1627, 1628.
— England, V, 636.
— Frankreich, III, 410.
— Italien, I, 86; II, 255; IV, 541; VIII, 991.
— Japan, I, 83.
— Niederlande, XI, 1475.
— Österreich-Ungarn, VII, 926.
— Vereinigte Staaten, V, 605.
Pfarrius, Grundlagen der Taktik, VII, 857.
— Luftsport in Wilhelmshaven, VII, 944.
Photographien, farbige, II, 209.
Physical test, V, 605.
„Planet", S. M. Vermessungsschiff, II, 234.
Plehn, Dr. Hans, Die britische Reichskonferenz 1911; X, 1241.
Pola, XI, 1474.
„Poltawa", russisches Linienschiff, VIII, 1045.
Ponape-Aufstand, III, 389; IV, 516; VI, 703.
— Denkmal, X, 1287.
„Pontiere", italienischer Torpedobootzerstörer, X, 1304; XII, 1622.
Porc barrelitis, VII, 915.
Port Arthur, Blockade, XI, 1364.
— russische Sanitätsformationen in, VII, 933.
Portugal, Flottenplan, I, 127.
„Posen", S. M. S., X, 1285.
Positionsbestimmung bei Nebel, X, 1284.
Praxis, **Aus der,** II, 220.
Preisausschreiben für Rettung von Unterseebooten, III, 422.
Preisschießen, Frankreich, II, 251; III, 373; IV, 534; XII, 1618.
— Italien, X, 1302.
Preyhn, Dr., Gymnastische Ausbildung amerikanischer Seekadetten, VIII, 967.
Preßluftversuche, XII, 1613.
Preußische Kaperei im Siebenjährigen Kriege, II, 157; III, 297.
Prinz von Wales, XII, 1607.
„Prinzregent Luitpold", S. M. S., X, 1455.
Prisengerichtsbarkeit, preußische, II, 163.
— italienische, türkische, XII, 1573.
Probefahrtsdeplacements, VIII, 1039.
Propellerversuche, X, 1295.
Pulver, Frankreich, XII, 1584, 1619.
— Vereinigte Staaten, II, 247; V, 606, 661.
Pulverexplosionen, Japan, XII, 1622.
Pulverfabriken, französische, XII, 1588, 1619.
Pulverfrage, die, in der französischen Marine, XII, 1584.
Puritan-Sprengversuche I, 114.

Q.

„Quarto", italienischer Kreuzer, IX, 1155.
„Queen Mary", englischer Panzerkreuzer, IV, 525.

R.

Reduction Gear, V, 657.
Reederei und Schiffbau 1910, V, 680.
Registrierkompaß, IV, 500.
Reichskanzler, über Abrüstung, I, 98; V, 651.
Reichskonferenz, britische, VII, 906; X, 1241.
Reichstagsverhandlungen, Marine, I, 98; II, 228, III, 385.
Reichsverteidigung, britische, VII, 907.
Rekrutierung der deutschen Marine, IV, 520.
Reserveformationen, V, 644; XII, 1607, 1615.
Reserven, Personal-, England, V, 637, 638.
Rettung Schiffbrüchiger, VIII, 1022.
— von Unterseebooten, I, 118.
— — Einrichtungen für, IV, 536.
Rettungswesen, deutsches, IV, 519.
Revenue cutter service, Vereinigte Staaten, XII, 1612.
Revolution in China, XII, 1574.
„Rhein", S. M. S., VIII, 1020.
Roberts, Lord, V, 652.
Rosendahl, Jahresberichte der Vereinigten Staaten Marine 1910, V, 604; VI, 706.
— Marinebudget der Vereinigten Staaten 1911/12, VI, 798.
Roosevelt über Schiedsgerichte, XI, 1459.
Rosyth, II, 240; XII, 1609.
Royal Australian Navy, XI, 1456.
„Rubis", französisches Unterseeboot, IX, 1149.
Rundflug, deutscher 1911, VIII, 1059.
Rüstungsabkommen, I, 98, 99; IV, 472; V, 641, 642, 651; XII, 1606.
Rußland, Reform der Marine, VI, 791; XII, 1623.
Ruyter, de, eine Gefechtsvorschrift, I, 64.

S.

„Saigon", S. M. S., Scharnhorst in, IV, 516.
Samariterkurse, Vereinigte Staaten Marine, III, 405.
„San Giorgio", Strandung, IX, 1156, X, 1304; XII, 1622.
„San Marcos", Schießversuche, IV, 531, V, 660; VII, 850; VIII, 1032; X, 1294; XI, 1460.
Sanitätsbericht, Vereinigte Staaten, VI, 760.
Sanitätsformationen, russische, in Port Arthur, VII, 933.

Digitized by Google

St. Helena, VII, 910.
Schalldämpfer, XI, 1460.
Schallsignale, Ortsbestimmung durch, X, 1284.
— Unterwasser-, III, 409.
Schanghai, Unruhen in, XII, 1581.
„Scharnhorst", S. M. S., XII, 1579.
— in Saigon IV, 516.
Scheinwerfer für Küstenbefestigungen, III, 404.
Schiedsgerichte, V, 642, 658; VI, 779, 784; VIII, 1030; X, 1293; XI, 1459.
Schießen, selbständiges, der Geschützführer der leichten Artillerie, X, 1311.
Schießergebnisse, England, III, 398; V, 655; VI, 782, 783.
— Frankreich, III, 397; IV, 535.
Schießpreise, Deutschland, III, 388; X, 1285.
— Frankreich, II, 251; XII, 1618.
— Vereinigte Staaten, VII, 913.
Schießübungen, Frankreich, III, 408; VII, 916, IX, 1152, 1153; XI, 1465; XII, 1618.
— Rußland, XII, 1624.
— Vereinigte Staaten, VII, 853; VIII, 1032.
— gegen Luftschiffe, III, 405.
— Kosten der, V, 629.
— Unfälle, III, 410; vergl. Geschützunfälle.
Schießverfahren, Frankreich, V, 663, VIII, 1036; IX, 1126.
Schießversuche, Frankreich, V, 663.
— Vereinigte Staaten, IV, 531; V, 660; VII, 850, 913; VIII, 1032; X, 1294; XI, 1460.
— mit Davis-Torpedo, XII, 1612.
— gegen Unterseeboote, England, VI, 783.
Schiffahrtsgesellschaften, deutsche, I, 102; XII, 1603.
Schiffbau, Italien, IX, 1124.
— Japan, IX, 1122.
— und Reederei 1910, V, 680.
Schiffbautechn. Gesellschaft, Hauptversammlung, I, 58; II, 201.
Schiffsverkauf, Frankreich, II, 252; IX, 1153.
— Italien, IV, 417.
— Rußland, XI, 1474.
— Vereinigte Staaten, II, 248.
Schlechtwetternavigation kleiner Fahrzeuge an der Küste XI, 1476.
Schleinitz, Frhr. v., Admiral, I, 102.
Schleppdampfer für Kanäle, II, 214.
Schley, Admiral, XI, 1460.
Schlick, v., die Luftschiffe, VIII, 1011.
Schlingertanks, Frahmsche, II, 205.
Schloß, Max, Flottengesetz u. Flottenprogramm, III, 425.
Schönberg, v. Neuerungen im nautischen Instrumentenwesen, IV, 493.
Schöneich, Dr. ing. Neue Methode zur Bestimmung des Drehkreisdurchmessers, VII, 897.
Schramm, Dr. Georg. Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See während eines Krieges, X, 1255; XII, 1539.
Schraubenverluste, Vereinigte Staaten, III, 402.
Schwimmdock, neues deutsches, VIII, 1020.
Schulschiff-Verein, Deutscher, VIII, 1021.
Schulstationen, Vereinigte Staaten, VIII, 1032.
Schuß, Bewegungserscheinungen beim, II, 201.
Scott, Sir, Percy, Firing director, III, 399; IV, 526; XII, 1609.
„Scourge", englischer Torpedobootzerstörer, II, Titelbild.
„Seal", Vereinigte Staaten, Unterseeboot, III, 403; IV, 530.
„Seeadler", S. M. S., XII, 1599.
Seebataillon, zweites, Jubiläum, XII, 1601.
Seefischerei, Ertrag der deutschen, I, 102.
Seegras, Störung des Maschinenbetriebes durch, VI, 805.
Seekadetten, gymnastische Ausbildung in Annapolis, VIII, 767.
Seekrieg, Kohlenversorgung der Kriegsschiffe im, VII, 884.
— Umwandlung von Kauffahrteischiffen, X, 1255; XII, 1539.
Seekriegsgeschichte, Ratschläge für die Beschäftigung mit der, IX, 1085
— Stenzel, III. Teil, I, 130; IV. Teil, IX, 1182.
Seekriegsrecht, I, 71, 105; II, 237; III, 394; IV, 522; V, 653; VI, 780; VII, 907, 908; VIII, 1024; IX, 1142; XII, 1605.
Seeoffizieranwärter, China, XI, 1469.
— Deutschland, I, 37.
— England, VI, 781; VIII, 1025; X, 1290.
— Frankreich, IX, 1151.
— Italien, III, 416.
— Rußland, IX, 1158.
Seeoffizierkorps, Italien, II, 255.
— Vereinigte Staaten, VII, 913.
— Verjüngung, Italien, III, 416.
Seeoffizier, Pensionen, Japan, V, 668.
— und Studium des Völkerrechts, X, 1217; XII, 1515.
— Verwendung, Italien, V, 670.
— Versorgung, Italien, IV, 541.
— Vor- und Weiterbildung, Deutschland, II, 216; III, 381; Japan, XII, 1557.

Digitized by Google

Seemanns-Erholungsheim, erstes deutsches, II, 278.
Seemannshaus Sonderburg, VI, 777.
Seemannstagebuch aus dem 2. englisch-holländischen Kriege, IX, 1172.
Seerecht, internationales, IX, 1165.
Seerettungswesen, deutsches, IV, 519.
Selchow, v. Pearl Harbor, IX, 1162.
— Selbständiges Schießen der Geschützführer der leichten Artillerie, X, 1311.
— Über die Armierung von Linienschiffen, I, 22.
Shimose, XI, 1472.
Signalwesen, englisches, VII, 911.
Simpson-Panzer, V, 656.
„Sperber", S. M. S., VIII, 1021.
Spionageprozeß, II, 235.
Sportfest der Marineschule, XII, 1629.
— der II. M.-D., II, 275.
— in Sonderburg, X, 1314.
Sportleistungen, deutsche Marine, X, 1285.
Sprachkenntnisse englischer Seeoffiziere, II, 238.
Sprengversuche, Vereinigte Staaten, I, 114.
„Sslawa", russisches Linienschiff, Havarie, I, 125; VI, 801.
„Ssewastopol", russisches Linienschiff, VIII, 1045.
Staatshaushalt und Flottenpolitik in Japan, II, 174; IV, 476.
Stärkevergleich, Deutschland—Frankreich, X, 1301.
— Österreich—Italien, II, 258.
Stenzel, Seekriegsgeschichte, Band III, I, 130; Band IV, IX, 1182.
Strafstatistik, Vereinigte Staaten, VI, 763, 768.
„Stralsund", S. M. S., XII, 1598.
„Straßburg", S. M. S., X, 1286.
Streichen der Flagge im Kriege, Folgen, X, 1313.
Streiflichter auf die japanische Marine, XII, 1555.
Studium der Seekriegsgeschichte, Ratschläge, IX, 1085.
— des Völkerrechts, X, 1217; XII, 1515.
Stützpunktpolitik, England, VI, 781, 782; XII, 1609.
— Frankreich, VII, 915.
— Italien, VI, 790; VIII, 997.
— Japan, VII, 922; VIII, 1043; XII, 1556.
— Vereinigte Staaten, III, 405; V, 659; VI, 765; IX, 1148.
Subsurface boat, II, 246, 247.
Subventionen, japanische Handelsmarine, XII, 1622.
— russische Handelsmarine, VII, 926; X, 1305.
Suez-Kanal, Verkehr, VIII, 1022, XI, 1455.
Suprematie, englische, I, 66, 70; V, 645.

T.

Taft, Präsident, V, 642, 658; VIII, 1021; XII, 1610.
— Botschaft, VI, 768.
Taiping, Aufstand, aus der Zeit des, XII, 1497.
Taktik, I, 74; IV, 537.
— Grundlagen der, VII, 857.
— und Artillerieverwendung, IX, 1126.
Taktische Entwicklung der letzten 50 Jahre, IX, 1121.
— Gliederung der Verbände, Frankreich, I, 120; III, 406.
Taktisches aus dem japanisch-russischen Krieg, XI, 1375.
Tauchzeiten der Unterseeboote, X, 1210.
„Tann, von der", S. M. S., II, 231; V, 649; VI, 775; VII, 901; VIII, 1019.
— —-Stiftung, XI. 1455.
Telegraphie, drahtlose, Betriebsgesellschaft für, VI, 803.
— für Fischereifahrzeuge, X, 1139.
Telephonbojen für Unterseeboote, III, 409.
Telephonie, drahtlose, bei den Kriegsmarinen, VIII, 970.
— Frankreich, I, 120; II, 252.
Temperaturmessungen auf Schiffen, I, 61.
„Texas", Vereinigte Staaten Linienschiff, II, 245, 246; IV, 530; VI, 786, 787.
„Thunderer", englisches Linienschiff, XII, 1609.
„Thüringen", S. M. S., VI, 776; VIII, 1020; IX, 1136; XII, 1598.
— -Stiftung, XII, 1598.
Thurn, H., Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie, VI, 803.
— Drahtlose Telephonie bei den Kriegsmarinen, VIII, 970.
„Tiger", S. M. S., XII, 1578.
Tirpitz, v., III, 385, 386, 387, 393; IV, 518.
Togo, Admiral, X, 1293.
Torpedo und Mine im japanisch-russischen Seekrieg, XI, 1366.
Torpedo, V, 666.
— England, I, 73.
— Frankreich, I, 90, 119.
— Italien, II, 256.
— Vereinigte Staaten II, 248; X, 1295.
— Creusot-, I, 119.
Torpedoboote, deutsche, in Ostasien, XII, 1577.
— Chile, VI, 782.
— England, VIII, 1027; X, 1291; XI, 1143.
— Frankreich, V, 664, 685; XII, 1616.

Digitized by Google

Torpedoboote, Japan, III, 415; IV, 540; VII, 923; XII, 1621.
— Rußland, IX, 1158; XII, 1624.
— Vereinigte Staaten, I, 114; II, 245; IV, 530; VII, 914; VIII, 1034; XII, 1613.
Torpedo- und Unterseeboote, Verwendung, II, 254.
Torpedobootsabwehr, Frankreich, IX, 1128.
Torpedobootsabwehrgeschütze, I, 25; III, 407; XII, 1608.
Torpedodivisionen, XII, 1601.
Torpedoinspektion, IV, 518.
Torpedoschießen, Ergebnisse, XI, 1464.
Torpedoschutznetze, V, 666.
Triepel, Dr. Heinrich, Der Seeoffizier und das Studium des Völkerrechts, X, 1217; XII, 1515.
Trinkspruch, antienglischer, IX, 1140.
Tripolis, XI, 1425; XII, 1566.
Tripolitanien, Annexion von, XII, 1569, — Kampf um, XI, 1407.
Tromp, Admiral, X, 1288.
Tsingtau, fremde Schiffe in, IX, 1139.
— Werft, XI, 1454.
— S. M. Flußkanonenboot, XII, 1577, 1581.
Turbinen, Frankreich, IV, 535; V, 630.
— Italien, VIII, 994.
— und Kolbenmaschinen, Vereinigte Staaten, IX, 1146.
Turkestan u. China, IV, 507.
Turnen und Fußball in der Marine, II, 277.
two keels-to-one standard, V, 643, 645.
two-Power standard, V, 633, 645.

U.

„U 3", Bergung S. M. Unterseeboot, II, 230, 231; III, 313; VII, 833.
Umikaze, japanischer Torpedobootzerstörer, XII, 1621.
Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe auf hoher See, X, 1255; XII, 1539.
Unfälle, Deutschland, I, 99; V, 647; VII, 902; X, 1286.
— England, I, 128; IV, 524; VII, 909; VIII, 1077; X, 1291.
— Frankreich, I, 80; X, 1300; XI, 1406, 1466.
— Italien, IX, 1156; X, 1304; XI, 1472.
— Japan, XI, 1469; XII, 1621.
— Rußland, I, 125; XI, 1473.
— Vereinigte Staaten, I, 77, 114; II, 248; III, 402.
— Unterseeboots-, VII, 833.
Unteroffiziererſatz, Heranbildung unseres, II, 222.
Unteroffizier-Personal, Italien, III, 417.
Unterseeboot, die Entwicklung des, X, 1209.
Unterssee- und Torpedoboote, Verwendung, II, 254.
Unterseeboote, England, IV, 525; VIII, 1028.
— Frankreich, I, 117, 118, 136; V, 665, 686; VIII, 1037, 1040; IX, 1153; XI, 1467.
— Italien, I, 124; IV, 541; VII, 923, 924; VIII, 994; XI, 1472; XII, 1622.
— Japan, VII, 923.
— Österreich-Ungarn, IV, 544.
— Rußland, VIII, 1045.
— Vereinigte Staaten, V, 660; VIII, 1031, 1034; XII, 1612.
— Bewohnbarkeit, I, 136; IV, 536; X, 1213.
— Hebedocks für, VII, 918; VIII, 1044; XI 1467.
— Hebeversuche, Frankreich, II, 252.
— Rettungsmaßnahmen, I, 118, 119.
— u. Luftschiffe, VI, 750; IX, 1153.
— Schießversuche gegen, VI, 783.
— Subsurface, II, 246, 247.
Unterseebootsabwehr, VI, 789.
Unterseebootsbesatzungen, Rettung von, III, 422.
Unterseebootsunfälle, VII, 833.
Unterseekreuzer, Projekt, russischer, IV, 543.
Unterwasserschallsignale, III, 409; VIII, 1039.
Urlaubserteilung, I, 105, 106.
„Utah", Vereinigte Staaten Linienschiff, VIII, 1034; XI, 1461.

V.

„Vaterland", S. M. S. XII, 1576, 1580.
Vanadiumstahl-Panzer, V, 661.
Ventilmaschinen für Heißdampfbetrieb, II, 210.
Venusbeobachtungen bei Tage, VIII, 1046.
Verbandplatz, ärztliche Tätigkeit auf dem, III, 349; VI, 771.
Verbrennungsapparate für Bordabfall, X, 1297.
Verbrennungskraftmaschinen, I, 58.
Verein inaktiver Offiziere, IV, 518.
Vereinigte Staaten Marine, Artillerie-Schießdienst, VII, 850.
— Jahresberichte, V, 604; VI, 760.
Vermessungen, Vereinigte Staaten, V, 605; VI, 769.
Versuchsschießen siehe Schießversuche.
Verth, zur Dr. M., Das Lazarettschiff, VII, 868.
— Zur Organisation der ärztlichen Tätigkeit auf dem Hauptverbandplatze, III, 349.

Digitized by Google

Verteilung der französischen Seestreitkräfte, V, 665.
„Viribus Unitis", österreich-ungarisches Linienschiff, VI, 793; VIII, 1046.
Vogel, Dr. Walther, Ein unbekannter Bericht über Magelhães Weltumsegelung, IV, 452; V, 582.
Völkerrecht, Anleitung zum Studium, X, 1217; XII, 1515.
„Voltaire", französisches Linienschiff, IV, 535; VI, 789; VII, Titelbild; VIII, 1039.
Vor- und Weiterbildung des Seeoffiziers, II, 216; III, 381.

W.

Wakamatsu, Stahlwerk, I, 123; IV, 540; XI, 1470.
„Waldeck-Rousseau", französischer Panzerkreuzer, III, 408; VIII, 1039.
Watts, Sir Philip, XII, 1607.
Wedemeyer, A., Strenge Lösung des Zweihöhenproblems durch Zeichnung in der Karte, VIII, 1054.
Wehrpflicht, allgemeine in England, III, 356.
Weiter- und Vorbildung des Seeoffiziers, II, 216; III, 381.
Welch, Professor, über Größe von Linienschiffen, V, 656.
Welthandelsstädte der Nordsee, I, 7.
Weltumsegelung Magalhães, unbekannter Bericht über, IV, 452; V, 582.
Werftbetrieb, Deutschland, III, 387.
— Vereinigte Staaten, IX, 1146.
Werften, Rechnungslegung, II, 228.
— Staats- und Privat-, V, 625, 626, 627.
— deutsche, V, 682.
— japanische, VIII, 1043; XII, 1556.
Werkstattschiffe, VI, 769.
„Westfalen", S. M. S., VI, 776.
Westinghouse-Turbinen, IX, 1146.
„Weymouth", englischer Kreuzer, XII, Titelbild.
White, Sir William, VIII, 1120.
— Vortrag über Armierung von Linienschiffen, I, 22.
Wilhelmshaven, Luftsport in, VII, 944.
— und Kiel, Klima und gesundheitliche Verhältnisse, II, 190.
— 25jähriges Bestehen des neuen Hafens, XII, 1601.
— Marineteile in, XII, 1601.
Wilson, Sir Arthur, Denkschrift über Invasion, III, 356, 362.
Winsloe, englischer Admiral, XII, 1579.
Wirth, Fernlenkboot, VII, 904.
Wislicenus, Georg, Nauticus 1911, VII, 928.
— Zum 100. Geburtstag des Prinzen Adalbert, XI, 1345.
Witt, de, holländischer Admiral, V, 573.
Woermann, Adolf, VI, 778.
„Wyoming", Vereinigte Staaten Linienschiff, VII, 914.

Y.

„Yahagi", japanischer Kreuzer, XI, 1470; XII, 1621.
„Yamakaze", japanischer Torpedobootzerstörer, XII, 1621.
Yangtse-Vermessung, französische, I, 120.
„Yarmouth", englischer Kreuzer, VI, 782.
„York", S. M. S., V, 647.

Z.

„Zealandia", englisches Linienschiff, XII, 1607.
Zeit- und Breitenbestimmung im Hafen, X, 1308.
Zeppelin-Luftschiffe, V, 611; VI, 740.
„Zrinyi", österreich-ungarisches Linienschiff, VII, 927; IX, 1160.
Zollwachtwesen, Vereinigte Staaten, XII, 1612.
Zulagen bei der Marine, II, 228; III, 386.
Zusammenwirken von Heer und Flotte, VIII, 1040; XI, 1372.
Zünderkonstruktionen, VIII, 1041.
Zweihöhenproblem, Lösung durch Zeichnung, VIII, 1054.

Digitized by Google

Verzeichnis der im Jahre 1911 besprochenen Bücher.

(Die römischen Zahlen geben die Nummer des Hefts, die arabischen Ziffern die Seite an.)

Marine und Heerwesen, Etatswesen, Organisation, Verwaltung.

Alten, v.: Handbuch für Heer und Flotte, I, 139.
Apel: Der Werdegang des preußischen Offizierkorps bis 1806 und seine Reorganisation, IV, 553.
Archiv für Militärrecht, I, 142.
Auer: In Südwestafrika gegen die Hereros, I, 147.
Aufgaben der Aufnahmeprüfung für die Kriegsakademie 1911, VIII, 1069.
Bartning: Enthaltsamkeit in der Marine, II, 288.
Besoldungsordnungen im Reich und in Preußen, IX, 1193.
Bos: Refaisons une marine, I, 144.
Brassey: Naval Annual 1911, VIII, 1048.
Carlowitz-Maxen, v.: Einteilung und Dislokation der russischen und französischen Armee und Flotte, XII, 1634.
Clausewitz, v.: Vom Kriege, 6. Aufl., II, 282.
Consilio et Fortitudine, X, 1326.
Deutsche Rangliste 1911, V, 694.
Deutschlands Kriegsmarine, X, 1322.
Dietz: Archiv für Militärrecht, I, 142.
— Die Beschwerdeordnung für das Heer und für die Kaiserliche Marine, IX, 1191.
— Die Ehrengerichtsverordnungen, Neufassung 1910, I, 143.
Einteilung und Standorte des deutschen Heeres 1911, V, 691.
Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg, VII, 953; XI, 1482.
Etappenwesen der Russen im Feldzuge 1904/05, VIII, 1070.
Ewers u. Roehr: Leitfaden für den Unterricht in Dienstkenntnis, V, 691; VI, 813.
Falkenhausen, Frhr. v.: Flankenbewegung und Massenheer, VIII, 1070.
Fielitz: Kommentar zur Disziplinarstrafordnung und zur Beschwerdeordnung für die Kaiserliche Marine, XII, 1648.
Flotten-Kalender 1911, I, 148.
Freytag-Loringhoven, Frhr. v.: Die Macht der Persönlichkeit im Kriege, 2. Aufl., VI, 806.
Friedag: Führer durch Heer und Flotte, V, 691, XII, 1634.
Gerabek: Anhaltspunkte für den Entwurf applikatorischer Übungen und Kriegsspiele, VIII, 1071.
Giehrl: Der Feldherr Napoleon als Organisator, VI, 816.
Hoebel: Der Chinese im Kampf, XII, 1635.
Immanuel: Aufgaben auf dem Truppenübungsplatz, VI, 806.
Jahrbuch für Kadetten, IX, 1199.
Jahrbuch für Militäranwärter und Kapitulanten 1912, XII, 1634.
Japanisch-russischer Seekrieg 1904/05, 2. Band, VI, 806; 3. Band, X, 1320.
Kirchhoff: Seehelden und Admirale, I, 148.
Klaß, v.: Der gute Kamerad, XII, 1634.
Krafft: Die Aufgaben der Aufnahmeprüfung 1911 für die Kriegsakademie, VI, 806.
Lanessan: Nos forces navales, VI, 813.
Larsen: Japan im Kampf, VI, 809.
Leberl: Der Offizier als Erzieher und Volksbildner, VI, 810.
Lehnerts Handbuch für Truppenführer, 32. Aufl., VIII, 1069.
Lietzmann: Beiträge zur taktischen Ausbildung unserer Offiziere, III., VII, 953.
v. Loebells Jahresberichte über das Heer- und Kriegswesen 1911, VIII, 1072.
Maercken zu Geerath, Frhr. v.: Springprüfungen und Geländeritte, V, 694.
Marschall v. Bieberstein, Frhr.: Verantwortlichkeit und Gegenzeichnung bei Anordnungen des obersten Kriegsherrn, IV, 554.
Mittlers Almanach, XII, 1635.
Mohr: Die Schlacht von Wörth, XII, 1646.
Moltkes Kriegslehren, 1. Teil, VI, 816; II. Teil, VII, 953.
Müller: Hilfsbuch für Schiffsoffiziere und Navigationsschüler, XI, 1484.
Naumann: Die Reichsmarinefahrt, I, 148.
Nauticus 1911, VII, 928.
Reithart: Die Lehre vom Treffen beim Abteilungsfeuer der Infanterie, VI, 816.
Rolte: Der Zug im Gefecht, VIII, 1069.
Plüddemann u. Seeler: Die Laufbahnen in der Kaiserlichen Marine, 2. Aufl., VIII, 1074.
Polmann: Leitfaden für Taktik und Befestigungslehre, V, 691; VI, 813.
Pulkowski: Handbuch für Unteroffiziere, Obergefreite und Gefreite der Fußartillerie, XII, 1634.
Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine 1911, VI, 806.
Rangliste der Königlich Preußischen Armee 1911, VI, 806.
Rangliste der Offiziere des Beurlaubtenstandes der Königlich Preußischen Armee, IX, 1199.
Rangliste von Beamten der Deutschen Marine 1911, VIII, 1069.
Richter: Die Heeresverwaltung Deutschlands, Italiens und Rußlands, 3. Heft, Italien, X, 1328.
Romberg: Das militärische Verkehrswesen der Gegenwart, VI, 810.
Russisch-japanische Krieg, der. Urteile und Beobachtungen von Mitkämpfern, VIII, 1070.
Sakurai: Niku-Dan, Menschenopfer, X, 1334.
Salvator R.: Ohne Seesieg kein Landsieg, X, 1323.
Sauvaire-Jourdan: La marine de guerre, V, 694.

Digitized by Google

Schaarschmidt: Taschenbuch für Fähnriche und Fahnenjunker, VIII, 1069.
Schmidt: Aus unserem Kriegsleben in Südwestafrika, I, 147.
Schmiedecke: Die Verkehrsmittel im Kriege, IV, 558.
Schulz: Manöver-Taschenbuch, XI, 1488.
Scritti editi e inediti de generale Giovanni Cavalli, X, 1327.
Seekrieg 1904/1905, der japanisch-russische, III, 428.
Seestern: Unter der Kaiserstandarte, II, 287.
Sprößer, v.: Das militärische Freihandzeichnen, IX, 1198.
Standorte des deutschen Reichsheeres, 1. Oktober 1911, XII, 1648.
Stegemann: Reformbedürftigkeit der deutschen Militärverwaltung, II, 283.
Stenzel: Seekriegsgeschichte, 3. Teil, I, 130, 4. Teil, IX, 1182.
Stern: Ordonnanzritte 1870/71, XII, 1645.
Taschenbuch der Kriegsflotten 1911, II, 282.
Tettau, Frhr. v: Der russisch-japanische Krieg, II, 284; VIII, 1069; XI, 1481.
Teutsch-Lerchenfeld: Deutschland zur See, VII, 949.
Thurn: Die Verkehrs- und Nachrichtenmittel im Kriege, X, 1321.
Treisinger: Chronologische Übersicht zum russisch-japanischen Krieg, VI, 817.
Wehrpflicht, XII, 1647.
Weyer: Taschenbuch der Kriegsflotten 1911, II, 282.

Schiffbau, Maschinenbau, Turbinen, Kessel.

Bataille: Problèmes de stabilité de deplacement et d'assiette du navire, III, 430.
Flamm: Technisches Weltregister, II, 285.
Horn: Die dynamischen Wirkungen der Wellenbewegung auf die Längsbeanspruchung des Schiffskörpers, VII, 950.
Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1911, IX, 1202.
Johows Hilfsbuch für den Schiffbau, 3. Aufl., v. E. Krieger, I, 140.
Josse: Neuere Kraftanlagen, 2. Aufl., XI, 1487.
Müller: Eisenschiffbau, III, 430.
Rakow: Aufgabensammlung für Seedampfschiffsmaschinisten, XII, 1639.
Richardson: The evolution of the Parsons steam turbine, XI, 1488.
Schoeneich: Die Beanspruchung des Rudergeschirrs auf Seeschiffen, VII, 950.
Schulz: Der moderne Schiffbau, 2. Teil, I, 145.
Tätigkeitsbericht des Königl. Materialprüfungsamtes der Technischen Hochschule zu Berlin 1909, I, 146.
Technisches Weltregister, II, 285.
Waldmann: Der Untergang des Dampfers „Emil Berenz" im Zusammenhang mit den gesetzlichen Bestimmungen über die Vermessung der Seeschiffe, VII, 951.

Docks, Kanäle, Werften, Häfen, Verkehrswesen.

Hamburger Hafen, Plan des, VIII, 1077.
Weltverkehr, VI, 811; IX, 1198.
Wislicenus u. Stöwer: Die deutschen Hafenstädte, II, 284.

Artillerie, Panzer, Pulver, Munition, Torpedo- und Minenwesen.

Gluth: Wilhelm Bauer, der Erfinder des unabhängigen Unterseebootes, VI, 811.
Kozák: Einführung in die äußere Ballistik, VIII, 1071.
Merkatz, v.: Unterrichtsbuch für die Maschinengewehr-Kompagnien, V, 691.
Schneider: Die Artillerie des Mittelalters, IV, 557.
Wille: Gebirgs- und Kolonialartillerie, VI, 817.
— Waffenlehre, 3. Aufl., VIII, 1071.
Zschokke: Handbuch der militärischen Sprengtechnik für Offiziere aller Waffen, XI, 1485.

Elektrizität, Telegraphie.

Funkentelegraphenkarten, VI, 814.
Kausen: Radiotelegraphie im Völkerrecht, I, 145.
Ohlsberg: Handbuch für Funkentelegraphisten, XII, 1639.
Roscher: Die Kabel des Weltverkehrs, VI, 809.

See-, Kriegs- und Seestraßenrecht.

Fuhrmann: Auslegung der Seestraßenordnung, I, 142.
— Das Seestraßenrecht, I, 142.
Güldenagel: Verfolgung und Rechtsfolgen des Blockadebruchs, IX, 1187.
Neuberg: Das Meer und das Recht, X, 1328.
Schramm: Die Verhandlungen und Beschlüsse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz, X, 1321.
Zeller: Das Seerecht des Oléron, Heft 5, I, 144.

Staatsrecht, Volks- und Weltwirtschaft, Politik.

Beiträge zur staats- und rechtswissenschaftlichen Fortbildung, XII, 1637.
Brentano: Die deutschen Getreidezölle, VI, 808.
Brunetti: Del commercio marittimo e della navigazione, III, 429.
Carnegie: Das Evangelium des Erfolges, II, 432.
Dehn: Verrufe, VI, 811.
Der diplomatische Ursprung des Krieges 1870/71, IX, 1188.
Deutsche Industrie. Deutsche Kultur, VI, 815.
Dombois, v.: Der Kursstand der deutschen Staatsanleihen, XII, 1637.
Em Be: Die marokkanische Gefahr, X, 1336.
Erbrecht, Testament und Nachlaßregelung, III, 431.
Gerlach: Die Reichsfinanzreform von 1909, IX, 1193.
Goetz: 25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik, VII, 948.
Gröhndahl: Staatsbürgerliche Erziehung in Dänemark, XI, 1486.
Harms: Weltwirtschaftliche Aufgaben der deutschen Verwaltungspolitik, IX, 1192.

Digitized by Google

Hartl: Bayern auf dem Wege zum Industriestaat, XII, 1638
Heigel: Politische Hauptströmungen in Europa im 19. Jahrhundert, 2. Aufl., VI, 812.
Hoeniger: Der Einfluß des Krieges auf den Grundbesitz, II, 281.
Hollenbach: Schweden, seine wirtschaftliche Entwicklung und sein Handel mit Deutschland, IV, 552.
Huldermann: Seeschiffahrt und Welthandel, VII, 946.
Kollmann: Die Großindustrie des Saargebietes, VII, 946.
Meynen: Die staatsrechtliche Stellung des preußischen Kriegsministers, VI, 812.
Niederlein: Aussichten und Möglichkeiten in Argentinien in Viehzucht, Ackerbau, Industrie und Handel, IV, 553.
Norman Angell: Die große Täuschung, III, 428.
Oßwald: Die staatsbürgerliche Erziehung in den Niederlanden, XI, 1486.
Parow: Die englische Verfassung seit 100 Jahren und die gegenwärtige Krisis, X, 1320.
Peters: Zur Weltpolitik, XII, 1634.
Rathgen: Die Japaner und die Weltwirtschaft, X, 1322.
Reventlow, Graf: Großbritannien, Deutschland und die Londoner Deklaration, IX, 1187.
— Welt, Volk und Ich, II, 283.
Rohrbach: Deutschland unter den Weltvölkern, X, 1333.
— Die Bagdadbahn, VI, 808.
Rühlmann: Die Idee der staatsbürgerlichen Erziehung in der Schweiz, XI, 1486.
Schöne: Politische Geographie, XII, 1637.
Stresemann: Wirtschaftspolitische Zeitfragen, XII, 1636.
Tannenberg: Großdeutschland, die Arbeit des 20. Jahrhunderts, X, 1336.
Tille: Die Steuerbelastung der Industrie im Reich, Bundesstaat und Gemeinde, XI, 1487.
Ziegler: Die Tendenz der Entwicklung zum Großbetrieb in der Remscheider Kleineisenindustrie, VI, 822.
Zivny: Erzwungene Aufklärungen des Grafen Witte aus Anlaß des Rechenschaftsberichtes Kuropatkins über den Krieg gegen Japan, X, 1323.

Gesundheitswesen.

Burwinkel: Die Herzleiden, VI, 823.
Gerber: Die menschliche Stimme und ihre Hygiene, IX, 1199.
Gruber: Alkoholismus, IX, 1199.
Külz: Blätter und Briefe eines Arztes aus dem tropischen Deutsch-Afrika, III, 432.
Kunert: Unsere heutige falsche Ernährung, V, 695.
Leitfaden für die erste Hilfeleistung an Bord von Seefischereifahrzeugen, XII, 1634.
Russel H. Chittenden: Ökonomie in der Ernährung, VI, 822.

Navigation, Mathematik, Naturwissenschaft, Photographie.

Ball: Altitude tables, 2. Ed., I, 143.
Birkenstock: Das Meteorphänomen und seine Beobachtung, VII, 951.
Camera-Almanach 1911, VI, 825.
Cohn: Physikalisches über Raum und Zeit, XII, 1639.
David: Ratgeber im Photographieren, IX, 1201.
Escales: Jahrbuch der technischen Sondergebiete, I, 146.
Forch: Kaysers Physik des Meeres, 2. Aufl., IX, 1190.
Foth u. Müller: Anfangsgründe der Zahlen- und Raumgrößenlehre, VI, 815.
Gerke, Meier, Schwarz: Aus der Welt der Industrie, IX, 1197.
Gleichen: Die Theorie der modernen optischen Instrumente, X, 1332.
Handbuch der Ostküste Südamerikas, I Teil: Brasilien, IX, 1202.
Handbuch der Yangtsefahrt, X, 1326.
Hennig: Gut und schlecht Wetter, IX, 1198.
Hohenner: Geodäsie, VII, 950.
Höller u. Ulmer: Naturwissenschaftliche Bibliothek für Jugend und Volk, X, 1334.
Jahresbericht über die Tätigkeit der deutschen Seewarte 1910, IX, 1196.
Kraepelin: Naturstudien in fernen Zonen, VI, 825.
Krümmel: Handbuch der Ozeanographie, Bd. 2, VIII, 1075.
Kühtmanns Rechentafeln 1 bis 1000, XII, 1646.
Maurer: Der Kreisel als Kompaßersatz auf eisernen Schiffen, XI, 1485.
Meereskunde. Sammlung volkstümlicher Vorträge, VIII, 1073, XI, 1485.
Ostelbischer Schiffahrtskalender 1911, II, 289.
Ostsee-Handbuch, Mittlerer Teil, 4. Aufl., VIII, 1076.
Poincaré: Die neue Mechanik, XII, 1639.
Rohr, v.: Die optischen Instrumente, VII, 948.
Rusch: Himmelsbeobachtung mit bloßem Auge, X, 1332.
Schmidts Notiz- und Merkbuch für Photographierende, VI, 825.
Schulz: Anleitung zu photographischen Naturaufnahmen, XI, 1486.
Schulze: Die großen Physiker und ihre Leistungen, VII, 949.
Segelhandbuch für das Mittelmeer, VI. Teil: Das Adriatische Meer, I, 144.
Segelhandbuch für das Rote Meer und den Golf von Aden, IX, 1202.
Segelhandbuch für das Südchinesische Meer, VIII, 1076.
Segelhandbuch für die Faröer, IX, 1202.
Segelhandbücher, III, 429.
Sortile: La conduite des compas, VI, 814.
Steuer: Leitfaden der Planktonkunde, IX, 1196.
Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere, II, 285.
Volkstümliche Vorträge des Instituts für Meereskunde, VI, 815.

Digitized by Google

Vorträge des Instituts für Meereskunde, XI, 1485.
Weltall, das, XII, 1649.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Goldschmidt: Die deutsche Seefischerei in der Gegenwart und die Mittel zu ihrer Hebung, VI, 807.
Langenberg: Der Untergang S. M. Kbt. „Iltis" am 23. Juli 1896, VIII, 1073.
Michelsen: Unterseebootsunfälle, unter besonderer Berücksichtigung des Unfalls auf „U 3", XI, 1485.

Yacht- und Sportwesen, Luftschiffahrt.

Denkschrift der Ersten Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung (Ila) zu Frankfurt a. M. 1909, XII, 1640.
Der projektierte Flug des Luftschiffes „Suchard" über den Atlantischen Ozean, XII, 1638.
Donalies: Sport und Militär, III, 431.
Emden: Grundlagen der Ballonführung, V, 693.
Hansen: Rotations-Flugmotoren, IX, 1195.
Jahrbuch 1911 für Volks- und Jugendspiele, IX, 1201.
Kohlrausch: Militärisches Spielbuch, X, 1329.
Krüger: Ballon- und Luftschiffbau, XII, 1640.
Linke: Aeronautische Meteorologie, IX, 1196.
Lohmann: Die Entwicklung der Flugmaschinen, IX, 1195.
Marx: Schwimmunterricht in städtischen Schulen, X, 1333.
Möller: Keulenschwingen in Schule, Verein und Haus, V, 695.
Rimführ: Die Luftschiffahrt, XI, 1486.
Protzen: Dreißig Jahre auf dem Wasser, II, 287.
Stelling: 12 000 Kilometer im Parseval, XII, 1641.
Storch: Die Modellyacht, VII, 949.
Tiller: Die Modellyacht, VII, 949
Vorreiter: Jahrbuch über die Fortschritte auf allen Gebieten der Luftschiffahrt 1911, V, 692.
Wandern, Spiel und Sport, IX, 1200.
Witschel: Anleitung für Keulenübungen, 3. Aufl. V, 691.

Kolonialpolitik, Kolonialwirtschaft.

Anton: Kongostaat und Kongoreform, VII, 947.
Bongard: Wie wandere ich nach den deutschen Kolonien aus? II, 288.
Bornhaupt, v.: Die Reformen im belgischen Kongo, VII, 947.
Deutsch-Südwestafrika, IX, 1199.
Deutscher Kolonial-Kalender und statistisches Handbuch 1911, VI, 825.
Ermels: Frankreichs koloniale Handelspolitik, I, 141.
Fischer: Die modernen Kolonialstaaten und ihr heutiger Besitzstand, X, 1326.
Hamburgisches Kolonial-Institut, VIII, 1075; X, 1337.
Kaiser: Die deutschen Kolonien, X, 1324.
Karow: Wo sonst der Fuß des Kriegers trat. Farmerleben in Südwest nach dem Kriege, IV, 559.
Leßner: Was müssen wir von unseren Kolonien wissen? X, 1326.
Mertens: Kolonialpraxis, VIII, 1073.
Reimer: Die allgemeinen Rechtsverhältnisse der deutschen Kolonialgesellschaften, IX, 1196.
Rohrbach: Dernburg und die Südwestafrikaner, IV, 554.
Romberg: Kolonialbeamtengesetz vom 8. Juni 1910, V, 693.
Schäfer: Kolonialgeschichte, 3. Aufl., VI, 818.
Schneider: Jahrbuch über die deutschen Kolonien, X, 1328.
Schutzgebiete, die deutschen, in Afrika und der Südsee 1909/10, IV, 555.
Vollbehr: Deutschlands Kolonien: Deutsch-Südwestafrika, VI, 818.

Reisewerke, Geographie, Geschichte, Karten.

Angewandte Geographie, X, 1330.
Archenholtz: Geschichte des Siebenjährigen Krieges in Deutschland, IV, 557.
Arndt: Meine Wanderungen und Wandlungen mit dem Reichsfreiherrn v. Stein, V, 692.
Artbauer: Kreuz und quer durch Marokko, VI, 818.
Aus Natur und Geisteswelt, X, 1333.
Bachgarten: Aus einem Schiffstagebuch, X, 1331.
Barnekow, Frhr. v.: Was ich in Amerika fand, VI, 819.
Bitterauf: Die Geschichte der französischen Revolution, XII, 1648.
— Napoleon I., 2. Aufl., VI, 812.
Bland u. Backhouse: China unter der Kaiserin-Witwe, XII, 1647.
Brand: Reise eines jungen Deutschen in Frankreich und England im Jahre 1815. VI, 820.
Brandenburg: Briefe Kaiser Wilhelms I. nebst Denkschriften und anderen Aufzeichnungen in Auswahl, XI, 1483.
Capelle: Gneisenau. Eine Auswahl aus seinen Briefen und Denkschriften, IV, 556.
Carl Prinz von Hohenzollern: Meine Erlebnisse während des russisch-japanischen Krieges 1904/1905, XII, 1647.
Charmatz: Österreichs innere Geschichte von 1848 bis 1907, IX, 1199.
Dahms: An der See, VIII, 1074.
Deutschland als Weltmacht. Vierzig Jahre Deutsches Reich, II, 281.
Dove: Die Cobra. Südafrikanische Erzählungen, X, 1336.
Dumas: Napoleon Bonaparte, X, 1327.
Eckenbrecher, v.: Im dichten Pori. Reise- und Jagdbilder aus Deutsch-Ostafrika, XII, 1642.
Eckert: Leitfaden der Handelsgeographie, VI, 821.
Egelhaaf: Bismarck. Sein Leben und sein Werk, IX, 1189.
— Geschichte der neuesten Zeit, vom Frankfurter Frieden bis zur Gegenwart, XI, 1482.
Erlebnisse Angehöriger des Husaren-Regiments von Zieten, VIII, 1074.

Digitized by Google

Förster: Prinz Friedrich Karl von Preußen, 2. Band, IV, 553.
Franz: Küstenwanderungen, XI, 1486.
Frech: Aus der Vorzeit der Erde, X, 1333.
Freitag: Bilder aus der deutschen Vergangenheit, IX, 1194.
Geißler: Denkwürdigkeiten aus dem Feldzug in Spanien, V, 691.
Grothe: Persien, X, 1330.
Güßfeldt: Meine Erinnerungen an den Prinzen Friedrich Karl von Preußen, IV, 558.
Haas: Land und Leute. Monographien zur Erdkunde. Neapel, seine Umgebung und Sizilien. VI, 820.
Heiderich u. Sieger: Karl Andree's Geographie des Welthandels, IX, 1189.
Hoch: Einige Worte Wahrheiten zu Rußlands vergangenen und gegenwärtigen Verhältnissen, I, 141.
Holtz: Vergleichende Zusammenstellung der wichtigsten Kartenzeichen, VI, 824.
Holzhausen, Frhr. v.: Die Weltgeschichte in mnemonischen Reimen, X, 1334.
Jäckh: Der aufsteigende Halbmond, VII, 947.
Kaufmann: Die Deutschen im amerikanischen Bürgerkriege. Sezessionskrieg 1861 bis 1865, X, 1322.
Kauffmann: Aus Indiens Dschungeln, X, 1324.
Koetschau: Karl Friedrich v. Klödens Jugenderinnerungen, XI, 1483.
Köhler: Otto v. Wedell und Clementine v. der Goltz, IV, 556.
Kopal: Kriegsfahrten der Hamburger zu Wasser und zu Lande, 2. Aufl., VIII, 1076.
Kracht: Korfu und Achilleion, VI, 818.
Krieg: Hermann v. Treskow, IV, 556.
Küchler: In Lavawüsten und Zauberwelten auf Island, VI, 819.
Küntzel u. Haß: Quellensammlung zur deutschen Geschichte, VIII, 1072.
Lévy: Auf großer Fahrt, X, 1332.
Liebermann v. Sonnenberg: Kriegserinnerungen 1870/71, X, 1335.
Loßberg, v.: Briefe in die Heimat. Geschrieben während des Feldzuges 1812 in Rußland, V, 692.
Lütgens: Valparaiso und die Salpeterküste, XI, 1485.
Macke: Der 18. Januar 1701 und 1871, IX, 1200.
Martin: Meine letzte Ostasienfahrt, IX, 1197.
Maß: Deutschtum und Erziehung, VII, 952.
Miethe u. Hergesell: Mit Zeppelin nach Spitzbergen, VII, 952.
Moltke, v.: Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei 1835 bis 1839, 7. Aufl., IX, 1191.
Moltkes Briefe an seine Braut und Frau, 4. Aufl., VIII, 1072.
Müller: Fünf Jahre Fremdenlegionär in Algier, Marokko und Tunis, X, 1327.
— Wir Männer in des Königs Rock, VI, 817.
— v.: Erinnerungen aus den Kriegszeiten 1806 bis 1813, V, 692.
— — Weimar in den Freiheitskriegen, IX, 1194.
Münsterberg: Die Amerikaner, 4. Aufl., XII, 1635.
Neufeld: In Ketten des Kalifen, IV, 559.
Ostasiatische Neubildungen, VI, 807.
Perthes' See-Atlas, 8. Aufl., II, 288.
Philippsen: Sagen und Sagenhaftes der Insel Föhr, XII, 1645.
Popert: Helmut Harringa, eine Geschichte aus unserer Zeit, I, 147.
Rogge: Die Hohenzollernstätten Potsdams und seiner Umgebung, IX, 1194.
Sassi: Eine Sudan-Reise, III, 432.
Schanz: Der Neger in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, XII, 1638.
Schäfer: Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, XII, 1636.
Schillings: Mit Blitzlicht und Büchse im Zauber des Elelescho, II, 287.
Schröder-Stranz: Südwest, III, 431.
Schulz: Die Hanse und England von Eduards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit, XII, 1636.
Schulze: Die Franzosenzeit in deutschen Landen 1806 bis 1815, II, 282.
Shorter: Für und wider Napoleon in St. Helena, XII, 1644.
Snock: Aus Bremens vergangenen Tagen, XI 1485.
Society for Nautical Research, III, 430.
Spieß: England im Spiegel des Auslandes, IX, 1195.
Steffens: Was ich erlebte. Erinnerungen aus den Jahren 1806 bis 1813, V, 692.
Steinitzer: Aus dem unbekannten Italien, IX, 1193.
Stern v. Griazdowski: Der erste Tag des Deutschen Reichs, VI, 808.
Supan: Grundzüge der physischen Erdkunde, 5. Aufl., XI, 1484.
Sven Hedin: Zu Land nach Indien, II, 286.
The Mariners Mirror, III, 430.
Toepfer: Liberia, VI, 819.
Trietsch: Cypern, X, 1330.
Uebe: Schlichte Erinnerungen aus großer Zeit, IV, 559.
Überseeische Deutschland, Das, X, 1325.
Um den Erdball, IX, 1200.
Ursyn-Pruszynski, Ritter v.: Kleiner Führer durch das annektierte Korea, II, 288.
Uthemann u. Fürth: Tsingtau, X, 1325.
Volz: Reise durch das Hinterland von Liberia im Winter 1906/07, VI, 820.
Wachenfeld: Republik oder Kaisertum? Amerikanische und deutsche Zustände, X, 1323.
Waldhofer u. Volkert: Themistokles. Vier Bilder aus Hellas größter Zeit, VI, 822.
Zache: Mit dem Kronprinzen durch Indien, X, 1325.
Zeppelin, v.: Rußland in Asien, Band 9, IX, 1192.

Schönwissenschaftliche Literatur.

Altmann: Unter Segelpyramiden und Tropensonne, XII, 1643.
Bartels: Der Grillenscheucher, IX, 1201.
Benjowski, v.: Meine Abenteuer, VI, 821.

Digitized by Google

Brockmann: Briefe eines deutschen Mädchen aus Südwest, XII, 1642.
Dick Herbert: Seemanöver, II, 287.
Erzberger: Der Humor im Reichstage, II, 287.
Eyth: Im Strom der Zeit, IV, 555; VI, 824.
Floericke, Kuhlmann, Lindemann und Muschler: Strandbüchlein, IX, 1201.
Huintjes: Mit der Hochseeflotte nach Norwegen, X, 1336.
Knieſt: Adam Jensen, XII, 1644.
Lie: Rutland. Eine Seegeschichte, XII, 1648.
Liesegang: Rheinische Hausbücherei, XII, 1644.
Lion: Das Pfadfinderbuch, X, 1329.
Neuendorff: Hinaus in die Ferne, IV, 558.
Poeck: Simon Külpers Kinder, IV, 559.
Rechtwisch: Aus vergilbten Pergamenten, V, 691.
Reiffenstein u. Rößler: Kunst und Natur in Bildern, VI, 819.
Richter: Deutsche Seebücherei, XII, 1643.
— Wider die Fremdherrschaft, XII, 1641.
Satow: Von der Wasserkante, X, 1324.
Smidt: Meeresstille und hohe See, XII, 1644.
— Seegeschichten und Marinebilder, XII, 1644.
Sperling: Salzwasserrauschen, XII, 1643.
Volksbücher: Blücher, Napoleon I., Theodor Körner, VI, 826.

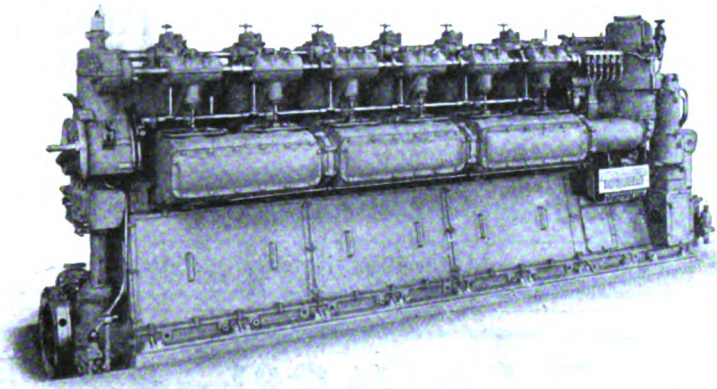
Verschiedenes.

Almanach der Militär-Literatur, VI, 817.
Artbauer: Die Rifpiraten und ihre Heimat, X, 1331.
Bartz: Nun singet und seid froh! XI, 1488.
Bebernitz: Neubildungen und Neuerscheinungen der französischen Sprache, II, 286.
Bericht des Verwaltungsrats des Vereins Hamburger Rheder 1911/11, X, 1318.
Beythien: Rede Seiner Majestät des Kaisers über die Gefahren des Alkoholmißbrauches, X, 1335.
Brand: Die Wirtschaftsbücher zweier Pfarrhäuser des Leipziger Kreises im vorigen Jahrhundert, VI, 823.
Brousson: Liederen voor Janmaat en Soldaat voor School en Volk, VI, 817.
Bruchhausen: Fremdwörter und Abkürzungen in der Amtssprache der Behörden, X, 1336.
Burgemester: Wie macht man sein Testament kostenlos selbst? XII, 1646.
Captain: Kursbuch der Passagier-Dampferlinien aller Meere, 1911, V, 691.
Centrale zur Belebung des deutschen Arbeitsmarktes durch die Inlandsindustrie, IV, 555.
Chisini international system of modern languages, IX, 1195.
Dix: Alkoholismus und Arbeiterschaft, XII, 1646.
Flotte, Die, Monatsblatt des Deutschen Flotten-Vereins, VI, 816.
Gersbach u. Woitaske: Der deutsche Aufsatz, VI, 824.
Goebel: Was muß der Militäranwärter beim Übertritt in den Zivildienst wissen? 2. Aufl., VII, 952.
Halbfaß: Das Wasser im Wirtschaftsleben des Menschen, X, 1331.
Haushaltungsbuch für die Offizierfrau, VI, 823.
Hinrichsen: Der Kautschuk und seine Prüfung, VI, 821.
Kontobuch für Offiziere, VI, 823.
Künstler-Steinzeichnungen, I, 148.
Laufbahn des Militäranwärters bei der indirekten Steuerverwaltung, X, 1333.
Lietz: Die deutsche Nationalschule, IV, 552.
Martens: Über die technische Prüfung des Kautschuks, XII, 1640.
Mellenthin, v.: Archiv für aktuelle Reformbewegung auf jealichem Gebiete des praktischen Lebens, IX, 1200.
Nationale Jugendvorträge, XII, 1645.
Oberländer: Der Lehrprinz. Lehrbuch der heutigen Jagdwissenschaft, V, 694.
Püttmann: Der Offizier als französischer Dolmetscher, VIII, 1070.
Repeater, The — IX, 1199.
Répétiteur, Le — IX, 1199.
Rudolphi: Die Bedeutung der Wasserscheide für den Landverkehr, X, 1330.
Schmidt: Das Aquarium, VIII, 1076.
Seidel: Wörterbuch der deutsch-japanischen Umgangssprache, IX, 1198.
Traducteur, Le — V, 695.
Unter deutscher Flagge, IX, 1200.
Velten: Taschenwörterbuch der Suaheli-Sprache, X, 1335.
Volksbücher, IX, 1199.
Waldvogel: Wien von den Hochfluten der Donau dauernd bedroht, VI, 810.
Wiedenfeld: Das Persönliche im modernen Unternehmertum, VII, 946.
Witowski: Die Anstellungsverhältnisse der Militär-Anwärter bei den Kommunalbehörden im Königreich Preußen, VIII, 1075.

Digitized by Google

Digitized by Google

GEBRÜDER
SULZER



Unterseebootsmotor.

Direkt umsteuerbare

Sulzer-Diesel-Schiffsmotoren

Schnellaufende Viertakt-Motoren
für Schiffsbeleuchtung, -Lenzung usw.

Vier- und Zweitakt-Diesel-Motoren
für ortsfeste Anlagen in Größen von 15 bis 8000 PS.

WINTERTHUR & LUDWIGSHAFEN A/Rh

Digitized by Google

Aktiengesellschaft für Anilinfabrikation, Berlin SO. 36 („Agfa" 70).

Versuchen Sie es unbedingt einmal mit der

Blitzlicht-Photographie!

Bei richtiger Auswahl der erforderlichen Materialien werden Sie restlos befriedigt sein.
Die enorme Lichtkraft, die minimale Rauchbildung, die hervorragende Rapidität des Verbrennens lassen bei Benutzung von

„Agfa"-Blitzlicht [Patentiert]

auch in den kleinsten Räumen unangenehme Begleiterscheinungen nicht aufkommen. Dosieren Sie dazu richtig auf Grund der ungemein handlichen und zuverlässigen

„Agfa"-Blitzlicht-Tabelle [Patentiert]

und bedienen Sie sich zum Abbrennen einer

„Agfa"-Blitzlampe [Patentiert]

so resultieren absolut

einwandfreie Blitzlichtaufnahmen.

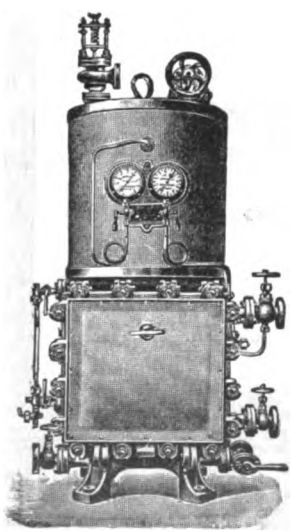
Bezug durch Photohändler!

Näheres auf Seite 15 und 16 des illustrierten „Agfa"-Prospektes (gratis).

C. Aug. Schmidt Söhne

HAMBURG-UHLENHORST

Tel.-Adr.: **Apparatbau, Hamburg.** — Fernsprecher: **Gruppe V, Nr. 645.**



Seewasser-Verdampfer.

Hilfsapparate für den Schiffbau.

Seewasser-Verdampfer (Evaporatoren)
zur Herstellung von salzfreiem Zusatz-Speisewasser und Trinkwasser.

Destillier-Kondensatoren mit Filtern
für Wasch- und Trinkwasser.

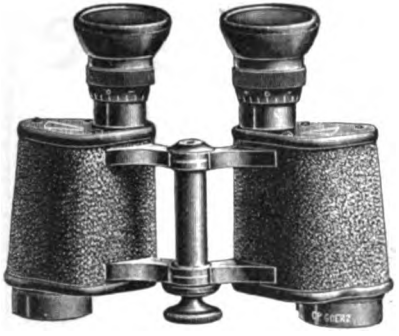
Komplette Seewasser-Verdampf-Anlagen
bis zu den größten Leistungen.

Speisewasser-Filter
D. R. P., für Druck- und Saugleitung zum Reinigen ölhaltigen Speisewassers.

Dampfkessel-Speisewasser-Vorwärmer
D. R. P., zum Einschalten in die Speisewasser-Druckleitung.

Dieselben Vorwärmer
mit automatischer Entlüftung des Speisewassers.

Digitized by Google



Goerz

Marine-Prismengläser

Hervorragende Helligkeit. Erweitertes Gesichtsfeld. Sorgfältig abgedichtet. Tropensicher. Auch mit Strichplatte zu versehen.

Modell 1906 6-fache Vergrösserung

Goerz Galileisches Marine-Nachtglas 1910

Größte erreichbare Helligkeit. Großes Gesichtsfeld. Als gutes Nachtglas anerkannt. Auch mit Augenschutzklappen.

Einzeleinstellung der Okulare.

Das Marine-Prismenglas und das Marine-Nachtglas sind in der Kaiserlichen Marine eingeführt.

Lieferung an Angehörige der Marine und Armee zu Vorzugspreisen durch die Fabrik, auch Teilzahlungen.

Unterseebootsperiskope in allen Ausführungen.

Beobachtungsperiskope für Kommandotürme, Geschütztürme und Küstenbefestigungen.

Entfernungsmesser für Schiffe und Küstenbefestigung in allen Größen bis zu 6 m Länge. Kleine handliche Entfernungsmesser für Navigation. Entfernungsmesser gegen Luftfahrzeuge.

Scheerenfernrohre für Schiffsführung, Artillerie- und Torpedooffiziere.

Registrierende Apparate. Optische Kompaßübertragungen. Photographische Apparate mit großem Bildwinkel. Tropen- und Ballon-Kameras.

Jagdzielfernrohre. Tragbare Signalapparate. 49

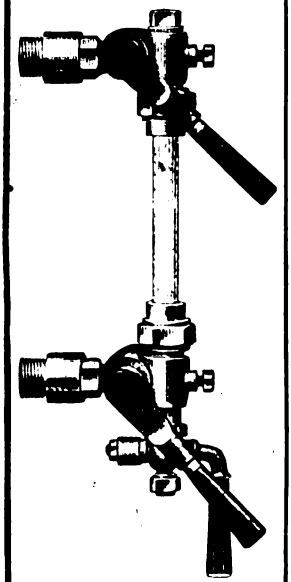
Beschreibungen kostenfrei durch die

OPTISCHE ANSTALT C. P. GOERZ AKTIEN-GESELLSCH.

BERLIN-FRIEDENAU 45.

London Paris New York St. Petersburg Wien Pressburg

Digitized by Google



Wasserstände

aller Art

aus bewährter Spezialbronze
und solider Ausführung
empfiehlt zu mäfsigen Preisen

Hermann Wintzer

Halle a. S. 7

84 b]

Zu Weihnachtsgeschenken

geeignete, in Deutschland gearbeitete

Cigarren

von M. 25.— bis M. 440.—

das Tausend, in Kistchen
zu 100, 50 und 25 Stück.

PREISLISTEN
kostenfrei.

Direkt
importierte
Havana-Cigarren

In- und ausländische Cigaretten

Otto Boenicke

Hoflieferant Sr. Majestät des Kaisers und Königs

BERLIN W 8, Französische Straße 21, Eckhaus der Friedrichstraße.

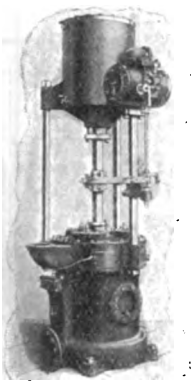
5 Proz. Cassa-Sconto auf Originalkisten.

Digitized by Google

MASCHINENFABRIK ODDESSE G. m. b. H.
OSCHERSLEBEN

liefert in vorzüglichster bewährter Konstruktion u. anerkannt erstklassiger Ausführung

SCHIFFSPUMPEN

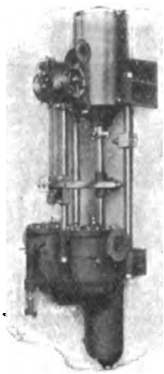


und zwar

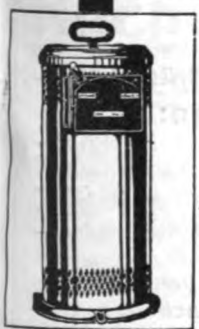
Oddie-Simplex-Dampfpumpen

als

Speisepumpen
Ballastpumpen
Lenzpumpen
Ölpumpen
Trinkwasserpumpen
Nass-Luftpumpen
Luft- u. Zirkulationspumpen
u. s. w.

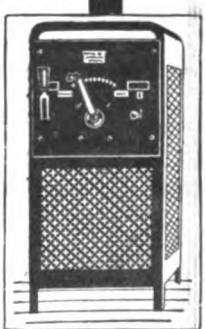


Gebr. Ruhstrat
Göttinger Rheostaten- und Schalttafel-Fabrik

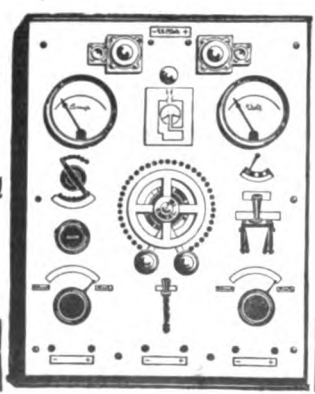


Gegründet 1888 **Göttingen-MR** Gegründet 1888

Turin 1911: 3 Ehrenpreise und 1 goldene Medaille
Dresden 1911: 1 goldene Medaille



Schieber-Widerstände!
Projektions-lampen-Widerstände!
Experimentier-Schalttafeln!



Lieferanten vieler Marine-, Militär- und sonstiger Behörden!

40

Digitized by Google

Siegener Qualitäts-Schweiß-, Hammer- und Walzeisen.
Schmiedestücke aller Art
in Eisen und Stahl, roh und fertig bearbeitet
liefern als Spezialität:
Gebr. Schleifenbaum & Co., G. m. b. Hftg.
Boschgotthardshütte
bei Weidenau a. Sieg (Westf.).

Wilhelm Weule,
Goslar a. Harz
Glasschleiferei und mechan. Werkstatt
erzeugt und liefert alle Arten von
Fresnel-Linsen für Leuchtfeuer — Scheinwerfer — Leuchtbojen — Hafenleuchten — Schiffspositions- und Signallaternen — Beleuchtungslinsen — Farbige Gläser für Signalzwecke — Hohlspiegel.

Bei Bestellungen auf Inserate in der
„Marine-Rundschau"
bitten wir höflichst, auf diese Zeitschrift Bezug zu nehmen.

Heidelberg.
„Hotel Metropole"
I. Ranges.
Ruhige, vornehme Lage an der Promenade zum Schloß. 5 Minuten vom Bahnhofe, direkt am Walde. Zentralheizung. Lift. Elektr. Licht. Bäder. Garten mit Terrasse. Garage. Zimmer von M. 3, inkl. Pension von M. 7,50 an.
Haus des Offizier- und Beamtenvereins.
Besitzer Hans Ludwig Fellmeden.

Wer fremde Sprachen lernen will,
bedient sich am besten der Lehrbücher nach der
Methode Gaspey-Otto-Sauer
die sich sowohl im Schulunterricht wie im Privat- und Selbstunterricht hervorragend bewährt haben.
Ausgezeichnet mit dem „Grand Prix" auf der Weltausstellung Brüssel 1910.
Bis jetzt erschienen folgende Grammatiken:

Arabisch	M. 10,—	Japanisch	M 6,—	Russisch	M 5,—
Bulgarisch	„ 4,60	Italienisch	„ 3,60	Schwedisch	„ 4,80
Chinesisch	„ 8,—	Neugriechisch	„ 6,—	Spanisch	„ 4,—
Dänisch	„ 4,80	Niederländisch	„ 4,80	Suahili	„ 5,—
Englisch	„ 3,60	Polnisch	„ 4,60	Tschechisch	„ 5,—
Französisch	„ 3,60	Portugiesisch	„ 4,80	Türkisch	„ 8,—

Dazu gibt es Schlüssel und teilweise Kleine Sprachlehren, Lese- und Gesprächbücher.
Nur Kleine Sprachlehren erschienen für folgende Sprachen:

Duala	M 2,—	Haussa	M 4,—	Marokkanisch	M 3,—
Ewhe	„ 2,—	Finnisch	„ 2,—	Ungarisch	„ 2,—

Alle Bücher sind gebunden. Man verlange ausführliche Prospekte, auch über die Ausgaben in fremden Sprachen.
Zu beziehen durch alle Buchhandlungen des In- und Auslandes.
JULIUS GROOS, Verlag in Heidelberg.

Digitized by Google

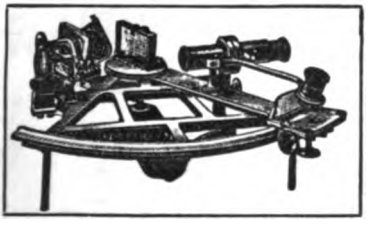
C. PLATH

Fabrik von nautischen Instrumenten

HAMBURG 11

25 Stuhlmannstr. 25

Tel.-Adresse: Sextant Hamburg.



Sextanten - Octanten

Schutzmarke.

Instrumente für Nachtbeobachtungen.

Transporteur-Kreisecke D.R.G.M. 181603

Fluid-, Peil-, Steuer- und Transparente Compasse.

Patentlegs - Barometer.

Nautische Lehrmittel.

ROHRPOST

LAMSON·MIX&GENEST

Schöneberg-Berlin

SEILPOST

Verlangen Sie Broschüre 4.

Die **Offizier-Waffen-Fabrik** von **Ewald Cleff, Solingen**

liefert: **Ehren- und Dedikations-Waffen, Degen und Säbel** für die Herren **Offiziere** der Armee und Marine.

— Preisliste und Katalog frei.

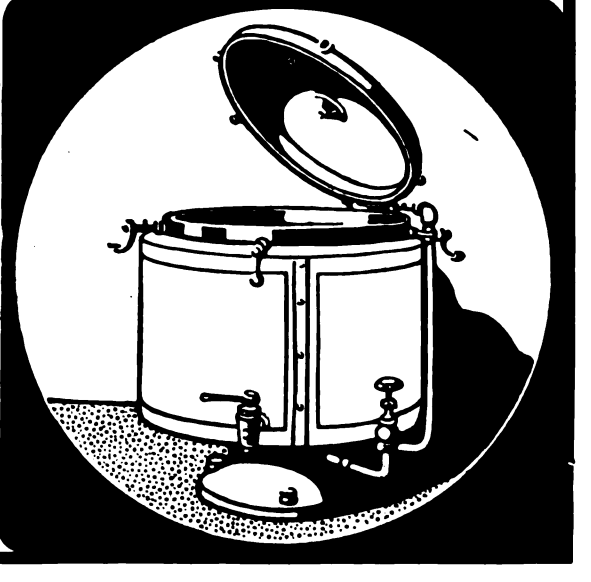
A. Voss sen., Sarstedt, Hannover.

Gegründet 1844. **ca. 1000 Arbeiter und Beamte.** **Gegründet 1844.**

Kochanlagen jeder Art.

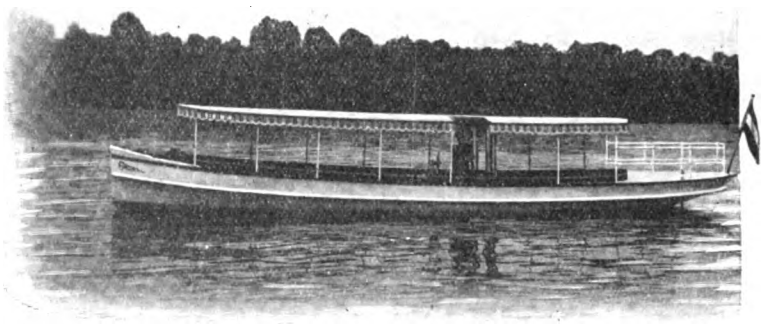
Spezialität: Kochapparate für Massenspeisung; Schiffskombüsen für hochgespannten Dampf, Niederdruck und direkte Heizung; Tafelherde; Grill-Apparate; Geschirr-Spülmaschinen; Backöfen; Bratöfen; Bainmaries etc.

Lieferanten der Kaiserlichen Marine, der deutschen Armeen, des Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Amerika Linie etc. etc.



Digitized by Google

N. A. G. Motorboote



Größte Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit! Niedrigste Betriebsunkosten!

Prospekte und Preislisten frei. 47

Neue Automobil Gesellschaft m. b. H., Ober-Schöneweide bei Berlin.

Königl. Preuss. Staatsmedaille.

Kronprinz Wilhelm

Lieblings-Zigarette Sr. Kaiserl. und Königl. Hoheit des Kronprinzen des Deutschen Reiches und von Preußen.

Mit Patent-Strohhalm,

mit Kork-, Gold- und Kartonmundstück in Kartons zu 20, 50 u. 100 Stück.

Tel.-Amt Centrum 4768 u. 8946.

Tel.-Adr.: Egyptian, Berlin.

Kronprinz Wilhelm-Zigaretten

sind im Handel à **6 1/2** u. **10 Pf.** erhältlich, und zwar sind die Kartons auf Grund einer uns vom Kronprinzen speziell :: erteilten Erlaubnis mit Höchstdessen Bildnis versehen ::

Außerdem sind folgende, bereits seit vielen Jahren eingeführte Marken sehr empfehlenswert:

Bon Jour, mit Goldmundstück	à	**3 1/2 Pf.**
Abdul Hamid, mit verschiedenen Mundstücken	à	**4** „
Pour le Mérite, mit Gold, in Luxus-Blechdosen	à	**5** „
Comtesse, mit verschiedenen Mundstücken, desgl.	à	**5** „
Gardekorps, mit Gold, desgl.	à	**6** „

Egyptian Cigarette Company J. & L. Przedecki, Hoflieferanten

Berlin NW 7, Georgenstr. 46a und **Passage 45/46.**

Frankfurt a. M., Bahnhofspl., Ecke Kaiserstr. (vis-à-vis Hauptbahnh.) **Breslau II,** Neudorfstr. 36/38.

Offizier-Kasinos erhalten hohen Rabatt.

„Grand Prix" Weltausstellung St. Louis 1904.

Digitized by Google

Soeben erschienen:

Die Sonderbände IX und IXa

„Kriege“

des Werkes

von Alten: Handbuch für Heer und Flotte.

(Deutsches Verlagshaus Bong & Co., Berlin-Leipzig.)

Preis beider Bände in der Fortsetzung bezogen **26** *M*,
im Einzelverkauf **40** *M*.

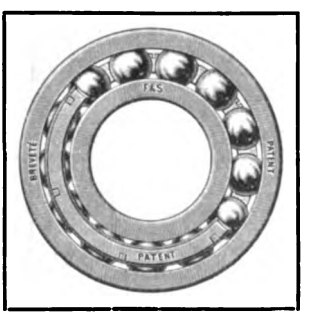
Zum ersten Male werden die Land- und Seekriege aller Völker von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart in chronologischer Anordnung umfassend dargestellt. Innerhalb des Handbuches ist dadurch ein Sonderwerk entstanden. Der Band IX enthält den Text; der Band IXa bringt in 69 Karten die Kriegsschauplätze aller Länder und Zeiten, so daß man jede kriegerische Operation auf der Karte verfolgen kann.

Das Sonderwerk eignet sich vorzüglich als Weihnachtsgeschenk für alle, die sich für Kriegsgeschichte interessieren, namentlich für Offiziere.

Berlin und Leipzig. **Deutsches Verlagshaus Bong & Co.**

KUGELLAGER

ALLER ART FÜR DIE GESAMMTE



SCHIFF-BAU-TECHNIK

Schweinfurter Präcisions-Kugel-Lager-Werke

Fichtel & Sachs, Schweinfurt a. M.

Größte Spezial-Kugellager-Fabrik der Welt!

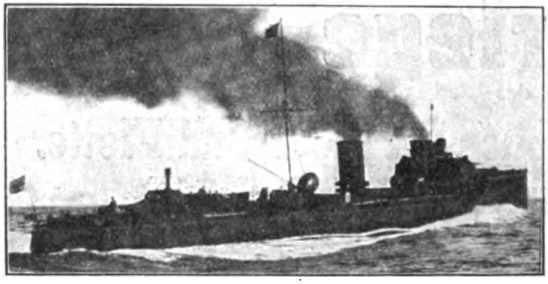
Weltausstellung Brüssel: Zwei „Grand Prix“, eine goldene Medaille.

Prospekte kostenlos

Digitized by Google

Deutsche Zoelly-Schiffsturbinen-Gesellschaft G. m. b. H.

BERLIN W. 15
Kaiser-Allee 204.



Zoelly-Dampfturbinen für Schiffe

Ausführungen
für die deutsche, französische
und amerikanische Marine.

Fr. Flohr, Kiel

Telephon 5719 **Schloßstraße 38** Telephon 5719

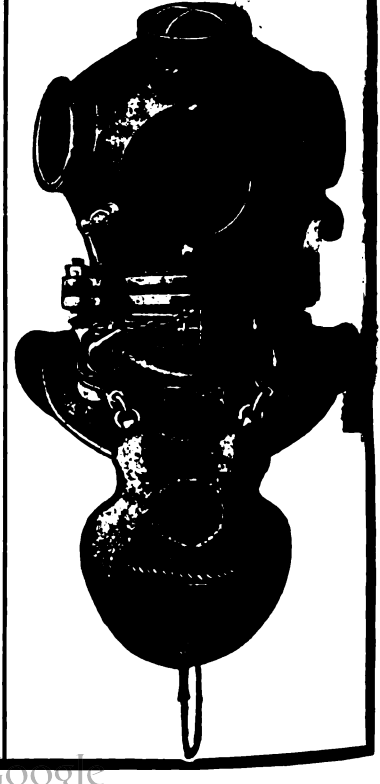
Fabrik von Taucher-Apparaten
sämtlicher Systeme

Fallvorrichtung der Brust- und Rückenbleigewichte zur Selbsthilfe des Tauchers

D. R. P. 232 432

Unterwasserlampe für Taucher
(D. R. G. M.)

Bitte Spezial-Offerte einholen!



80a]

Digitized by Google

Ein Welt-Apollinaris Tafel-Getränk.

Man verlange Spezialliste MR. Man verlange Spezialliste MR.

LEITZ

Marine-Prismen-Fernrohre

von unerreicht großem Gesichtsfeld bei erhöhter Lichtstärke und Bildschärfe bis zum Rand.

o o

Die Herren Offiziere, Offiziers-Aspiranten und Einjährig-Freiwillige erhalten Vorzugspreise.

E. Leitz, Optische Werke, Wetzlar

Berlin NW, Luisenstr. 45 — Frankfurt a. M., Neue Mainzerstr. 24

Digitized by Google

SIEMENS & HALSKE

Aktiengesellschaft.

WERNERWERK, BERLIN-NONNENDAMM.

Vertreten

in HAMBURG, KIEL, BREMEN, STETTIN, DANZIG und KÖNIGSBERG, sowie in den größeren Handelsplätzen der Erde durch eigene Technische Bureaux oder solche der Siemens-Schuckertwerke.

Maschinentelegraphen. Kesseltelegraphen. Rudertelegraphen. Ruderlageanzeiger. Artillerietelegraphen. Wasser- und luftdichte Alarmwecker. Umdrehungsfernzeiger. Vibrationstachometer und Frequenzmesser nach Frahm. Lautsprechende Telephone. Kompassfernübertrager. Spezialtypen von elektrischen Messinstrumenten für Schiffszwecke. Fernthermometer. Feuermelder. Elektrische Uhren. Motorsirenen. Elektrische Signalhuppen. Elektrische Zündapparate für Motorboote. Ozonventilatoren. Sterilisation von Trinkwasser mittels Ozon. Röntgenapparate. Wassermesser.

Zeugnis!

„. . . . und das „Mervel" während unseres Aufenthalts in den Tropen als Zusatz zum Waschwasser benutzt. Ich freue mich, Ihnen zu sagen, daß es sich auch unter ungünstigen klimatischen Verhältnissen (Hitze und Feuchtigkeit) gut gehalten hat und gerade dann eine besonders erfrischende und wohltuende Wirkung gezeigt hat."

Havanna.

Kapitänleutnant L.

Wer Mervel nicht kennt,

verzichtet auf eine große Annehmlichkeit des Lebens, nämlich auf die wunderbare rasche Belebung und Erfrischung der Nerven nach körperlicher und geistiger Anstrengung. Wenige Tropfen zum Toilette-Waschwasser genügen zum Erfolg.

So urteilen unsere Kunden!

Muster stehen den Herren Offizieren zu Diensten. Flasche M. 1,50 in all. geeign. Geschäften, wo nicht, direkt v. d. **Chem. Fabrik** von **E. R. Becker,** G. m. b. H., Hamburg 1 b.

Zeugnis!

„Das mir gütigst zur Verfügung gestellte „Mervel" ist wirklich ein wunderbares Toilettenwasser. Ich habe es nach anstrengenden Ritten bei größter Hitze gebraucht und war wie neu geboren. Gerade uns Soldaten kann dieses stärkende und erfrischende Wasser besonders empfohlen werden."

Frankfurt a. O.

Frhr. v. d. G . . .

42 Generalmajor.

Gebr. Herbich

Uniform-Handschuhfabrik

Schweidnitz I. Schl.

Nur direkter Versand

Größte Handschuhwäscherei

Prospekte werden auf Wunsch sofort zugesandt!

Digitized by Google

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

G. m. b. H.

Kriegs- und Schiffbautechnische Abteilung

BERLIN-NONNENDAMM.

Vertreten

in HAMBURG, KIEL, BREMEN durch Hanseatische Siemens-Schuckertwerke, in STETTIN, DANZIG, KÖNIGSBERG sowie in den grösseren Handelsplätzen der Erde durch Technische Bureaux.

Entwurf und Einbau von elektrischen Anlagen für Beleuchtung und Kraftübertragung an Bord von Kriegs- und Handelsschiffen. Sonderkonstruktionen von Maschinen, Motoren und Hebezeugen für den Bordbetrieb. Munitionsförderwerke. Bekohlungseinrichtungen. Ruderantriebe. Turbogeneratoren mit Dampfturbinen System Zoelly. Rotierende Pumpen für Luft und Wasser. Marineinstallationsmaterial. Marinekabel. Signaleinrichtungen. Scheinwerfer mit Glasparabolspiegeln. Leuchtfeuer. Beleuchtungswagen, fahrbare Scheinwerferstationen. Ventilatoren jeder Größe. Lüftungsanlagen. Licht- und Kraftanlagen für Schwimm- und Trockendocks und für Schwimmbagger. Sonderkonstruktionen von Hilfsmaschinen für den Werftbetrieb.

Dr. Lahmann's Sanatorium

in „Weisser Hirsch" bei Dresden.

11 Ärzte. Leitender Arzt: **Prof. Dr. Kraft.** 1 Ärztin.

Physikalisch-diätetische Heilanstalt.

Zahlreiche Diätformen — Spezial-Abteilung für Zuckerkranke — Park- und Hallenluftbäder — Modernes Inhalatorium — Elektro-Licht-Therapie — Röntgen-Radio-Therapie — Thermopenetration — D'Arsonvalisation — Franklinisation — Eigenes physiolog. chemisches Laboratium.

Preis für ärztliche Behandlung, Kur und Kost M. 11,—; für Zimmer nach Wahl M. 3,— bis 7,— täglich. — Prospekte kostenfrei.

Arbeiter-Schutzbekleidungen

wie

Kessel-Anzüge

Säurebeständige Anzüge und Schürzen, Maschinisten-Anzüge, Schutzkleider für Frauen usw. usw., fabriziert als Spezialität:

Wilhelm Florenz, Fritz Sohn, Cöln a. Rh. 19.

Handtücher mit eingewebten Namen. — Wasserdichte Bekleidungen.

Digitized by Google

Fried. Krupp, Aktien-Gesellschaft

Germaniawerft ▪ Kiel-Gaarden.

Kriegsschiffe jeder Art

Tauchboote

Passagier- und Frachtdampfer

Turmdeckdampfer

Land- und Schiffskessel

Rohölmotoren

Dampfturbinen-Kolbenmaschinen

Hilfsmaschinen

Fried. Krupp A.-G. Stahlwerk Annen

Annen i. Westf. (früher F. Asthöwer & Co).

Tiegel- und Martinstahl-Fassongießerei :: Walzwerk :: Schmiede :: Mechanische Werkstätten.

Stahlformgußstücke aus Tiegel- oder Martinstahl

für Schiffbau, Turbinenbau, Eisenbahnbedarf, Lokomotiv- und Maschinenfabriken, Walzwerke usw., roh gegossen und bearbeitet.

Besonderheiten: Schiffs-Steven und -Ruder.

Turbinenteile aller Art. Lokomotiv-Radsterne.

Stahlguß-**Kurbelwellen**

von größter Zuverlässigkeit.

Holzkohlen-Schweißdraht

und Gussstäbchen

nur allerbeste Spezial-Qualität, jede Stärke ab Lager.

Borbet & Comp., Erste Spezialfabrik für Schweißdraht, **Altena i. Westf.**

Aluminiumlot

und Flußmittel.

Von Reichs- und Staatsbehörden als gut anerkannt und bezogen.

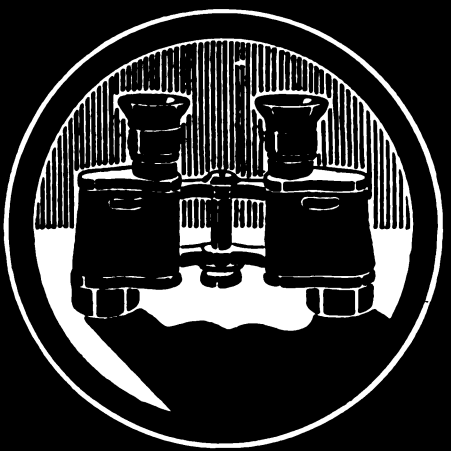
Man verlange Prospekte.

Otto Nicolai, Boppard a. Rh.

Flußmittel zum Löten von Gußeisen! 41

Digitized by Google

ZEISS
„TESSARE“
1:3.5 1:4.5
1:6.3



Unübertroffen in ihren Leistungen für Porträt: Moment Landschaft

ZEISS

MARINE-FELDSTECHER

offiziell eingeführt für den Dienstgebrauch

bei der Kaiserl. Marine durch Erlaß des Herrn Staatssekretärs des R. M. A.

Zum eigenen Gebrauch werden sie den Herren Offizieren, Fähnrichen zur See, Seekadetten und Einjährig-Freiwilligen zu Armeepreisen geliefert.

Marineprospekt Tm 103 frei

Berlin
Frankfurt a. M.
Hamburg
Wien

CARL ZEISS
JENA

St. Petersburg
Paris
London
Mailand

Telegr.-Adr.: Zeisswerk Jena.

Digitized by Google

W. FITZNER

Wassergasschweißwerk, Dampfkesselfabrik und mechan. Werkstätten.

Dampfkessel jeder Art, insbesondere **Schiffskessel, Dampfüberhitzer** D. R. P.

Davits und **Bootskrane** für jede Belastung; **Schiffsmasten, Gefechtsmasten** für **Kriegsschiffe. Raaen. Gaffeln. Spieren. Leucht-Bojen.**

Spezialität: Geschweißte Eisenblecharbeiten.

Drucktancks. Geschweißte **Innenkörper** für **Unterseeboote.** — Geschweißte **Dampfleitungen. Formstücke** aller Art. —

Königlich Preußische goldene Staatsmedaille.

LAURAHÜTTE O/S.

Mit dem nun zur Ausgabe gelangten **Band V** liegt das unter Mitwirkung des Admiralstabes herausgegebene Monumentalwerk:

Stenzel's Seekriegsgeschichte

mit Berücksichtigung der Seetaktik

komplett vor.

Das von **Vizeadmiral Kirchhoff** bearbeitete Werk umfaßt fünf Bände mit über 100 Karten und kostet elegant gebunden **79** Mark (Band V allein **18** Mark).

Alle Seeschlachten der Welt von den ältesten historischen Zeiten bis 1910 sind in dem Werk behandelt, das die Fachpresse sämtlicher Kulturländer als ein ganz vorzügliches bezeichnet, dem kein anderes Land etwas Gleichwertiges an die Seite zu stellen hat. Für Historiker wie Offiziere der Land- und Seemacht von größter Bedeutung.

Verlag d. Hahnschen Buchhandlung in Hannover.

Für nur 35 Mark

liefern wir gegen monatliche Teilzahlungen von **nur 3 Mark** eine prachtvolle

Klassiker-Bibliothek

enthaltend die Werke von Schiller, Goethe, Lessing, Körner, Hauff, Lenau, Uhland, Shakespeare, Kleist, Heine.

10 Werke, zusammen **72** Bände, in **24** eleg. Ganzleinenbänden gebunden.

Klassiker-Verlag Otto & Co.,

Berlin-Schöneberg,

Martin Luther-Straße 68.

Digitized by Google

Romane berühmter Männer und Frauen

Neu erschienen:

Band II:

Lord Nelsons letzte Liebe

Roman von Heinr. Vollrat Schumacher

Mit 44 historischen Illustrationen, Dokumenten usw.

Fortsetzung von Band I:

Liebe und Leben der Lady Hamilton

Pro Band 4 M., geb. 5 M.,
in Pergamentband 7,50 M.

Verlag von RICH. BONG, Berlin W 57

Zu haben in allen Buchhandlungen und auf allen Bahnhöfen

Seekriege und Seekriegswesen

In ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung

Mit besonderer Berücksichtigung der großen Seekriege des XVII. und XVIII. Jahrhunderts

Von **Rudolph Rittmeyer,** Kontreadmiral z. D.

Mit zahlreichen Porträts, Abbildungen und Skizzen.

Erster Band: Von den Anfängen bis 1740 M. 12.50, gebunden M. 14.—

Zweiter Band: Von 1739 bis 1793 M. 10.—, gebunden M. 11.50

Für das Studium der Seekriegsgeschichte wird kaum ein anderes Werk in gleicher Weise geeignet sein, wie das Rittmeyersche. Der Verfasser bietet ein Gesamtbild des Seekriegswesens, würdigt alle Quellen sachlich und unparteiisch und gibt eine objektive, richtige Darstellung alles Wissenswerten in der Seekriegsgeschichte. Für Nachschlagezwecke ist das Werk unentbehrlich.

Kölnische Zeitung.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW. 68.

Digitized by Google

Hinweise auf Beilagen!

Diesem Hefte ist ein Lesezeichen der

Deutschen Gasglühlicht-Gesellschaft (Auer-Gesellschaft), Berlin O. 17

über die **Osram-Lampe**

beigegeben, dessen besondere Beachtung und Verwendung wir unseren geschätzten Lesern empfehlen.

Diesem Hefte liegt ein Prospekt der Firma

Brunner & Co., G. m. b. H., in Mannheim

über einen neuen **Abdampf-Entöler** bei. Dieser Entöler macht infolge besonderer Anordnung seiner Abscheide-Elemente, bei mathematisch genauem Abstand derselben untereinander, Anspruch auf absolut gleichmäßige und vorzügliche Entölung, dabei ist der Stabeinbau umkehrbar, ohne daß die Wirkungsweise im geringsten beeinträchtigt wird.

Der diesem Hefte beiliegende illustrierte Prospekt der Firma

ALFRED GESE in Bremen,

elektrische Flaschenzüge und Sellwinden

betreffend, sei besonderer Beachtung bestens empfohlen.

Von dem rühmlichst bekannten Versandgeschäft

D. JACOBY, Hoflieferant, Lötzen I. Masuren

liegt diesem Hefte eine illustrierte Preisliste bei, welche der geneigten Beachtung bestens empfohlen sei.

Die Firma

C. H. Waldow, Hoflieferant, Hamburg,

wohl das älteste und größte Spezialversandgeschäft, legt diesem Hefte einen Prospekt, **CIGARREN** betr., bei. Der Prospekt gibt zwar nur einen geringen Überblick über die Leistungsfähigkeit des Betriebes, doch ist es immerhin interessant, schon in dem kleinen Prospekt zu beobachten, welch gute Cigarren sich doch noch selbst bei den teueren Zeiten für billiges Geld liefern lassen. Die Firma liefert beispielsweise für etwa M. 40.— pro Mille vorzügliche Cigarren aus rein überseeischen Tabaken. Es bedeutet dies eine Leistungsfähigkeit, die anderweitig wohl kaum zu finden ist. Die Leistungsfähigkeit der genannten Firma liegt überhaupt in der Lieferung wirklich guter Cigarren in der Hauptkonsum-Preislage bis zu 7, 8 Pfg. Für 10 bis 20 Pfg. pro Stück gute Cigarren zu liefern, ist keine Kunst; aber für weniges Geld, für 5, 6, 7, 8 Pfg. Cigarren zu liefern, die selbst verwöhnte Raucher zufriedenstellen, das ist schwierig! — Wir glauben, unseren Lesern angelegentlichst einen Versuch empfehlen zu können. Eine ausführliche, illustrierte Preisliste mit etwa 130 Abbildungen sendet die Firma Interessenten gratis zu.

„Ein verzüglicher Tropfen“,

so lautet das allgemeine Urteil über die **Südweine** der bekannten Firma

Rust & Schröder, Hamburg.

Ein Prospekt dieser Firma liegt der Gesamtauflage des vorliegenden Heftes bei, und möchten wir unsere Leser hierauf ganz besonders aufmerksam machen.

Der diesem Hefte beiliegende illustrierte Prospekt der bekannten

Coranla-Gesellschaft m.b.H., Berlin SW 47. 6

sei besonderer Beachtung bestens empfohlen.

Digitized by Google

Höchste Behörden — Erste Firmen

bevorzugen

ADLER-Schreibmaschinen

Erstklassiges deutsches Präzisionsfabrikat — Zahlreiche Spezialmodelle — Äußerst leichte Handhabung — Mehr als **75 000** geliefert — Höchste Auszeichnungen

Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer A. G., Frankfurt a. M.

Vertreter an allen größeren Plätzen. Filialen in Berlin, Breslau, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Königsberg i. Pr., München, Stuttgart, Paris, Kopenhagen, Wien

Weltausstellung Brüssel 1910: 2 Grands Prix — Weltausstellung Turin 1911: 4 Grands Prix

1/2 Mann

der keine gute Uhr trägt. Andere kommen ihm oftmals im Leben nur deshalb zuvor, weil sie in wichtigen Momenten pünktlich zur Stelle waren, einen Entschluß noch rechtzeitig fassen konnten. Pünktlichkeit ist Ordnung, Ordnung aber ist das Prinzip für die Entwicklung aller Dinge zwischen Himmel und Erde. Wer sein Schicksal meistern will, erwerbe zunächst einen verläßlichen Zeitmesser.

Prachtkatalog kostenlos über Uhren für Beruf, Sport, Luxus, über moderne Schmucksachen von

Corania-Gesellschaft m. b. H., Abt. 75, Berlin SW 47.

Zielgewährung bei kleinen Monatszahlungen.

Auszeichnung!

Auf der Kochkunstausstellung des Internationalen Verbandes der Köche in Frankfurt a. M. wurden die Fabrikate der Firma

Türck & Pabst zu Frankfurt a. M.

(Fisch- und Fleischpasteten in Tuben, Mayonnaise, Senfe, Saucen usw.)

mit der höchsten Auszeichnung: der großen Medaille und Ehrenpreis, prämiiert. Es ist dies ein neuer Erfolg der renommierten Firma, deren Erzeugnisse erst unlängst auf der Landwirtschaftlichen Ausstellung in Kassel sechs 1. und 2. Preise sowie sechs Anerkennungen erhalten haben, nachdem die Ausstellungsobjekte zuvor eine Reise nach Australien und zurück gemacht hatten.

Digitized by Google

Paul Hardegen & Co.

Fabrik elektrischer Apparate, G. m. b. H., Berlin S. 42.

Wasserdichte Telephon- und Signal-Apparate.

Unterwasser-Schallsignale, D. R. P.

Kommando-Apparate. — Lautsprecher. — Starkstrom. — Schwachstrom.
Sprachrohr. — Rohrpost.

Irinyi-Oelbrenner

arbeitet ohne Nebenapparate, ohne Wasserdampf- oder Druckluft-Einführung. Einziger, dabei technisch vollkommener Vergaser. Kein Zerstäuber. Keine Düse. Geräuschlos. Geruchlos. Keine Wartung. Keine Asche. **Kein Russ. Kein Rauch.** Tadellose Funktion. Keine Betriebsstörungen.

Eignet sich für jede Feuerung

vom kleinsten Zimmerofen bis zur größten Kesselfeuerung.

Deutsche Oelfeuerungs-Gesellschaft m. b. H.

Verlangen Sie Prospekte! **HAMBURG, Kleine Reichenstr. 2.** Verlangen Sie Prospekte!

Preiswert und gebrauchsfertig sind:

TÜRK & PABST's

FRANKFURT-MAIN

Feinste Mayonnaise
Anchovy-Paste & Sardellen-Butter

Willkommen zum Teetisch, Frühstück etc.

Kessel-Reinigungs-Anzüge

in bewährter Machart
und reichhaltiger Auswahl
liefern

Keferstein & Lehmann
Abteilung Berufskleidung
Greiffenberg i. Schl.

Das D. R. P. 195 950,
betreffend „von der Wasseroberfläche aus zu bedienende Lüftungsvorrichtung für Unterseeboote", und

das D. R. P. 196 413,
betreffend „Vorrichtung zum Anzeigen der Lage gesunkener Unterseetorpedoboote", sind zu verkaufen oder im Lizenzwege an inländische Fabrikanten zu vergeben. Näheres durch **Otto Siedentopf,** Berlin, SW 61, Belle Alliance-Platz 6.

Anzeigen

finden in der „Marine-Rundschau" zweckmäßigste Verbreitung. Bei größeren Aufträgen wird gebeten, Preisaufstellung zu verlangen.

Digitized by Google

Alte und bewährte unverwüstliche

Gummi-Dampfhahn-Schmiere

für alle Hähne, Verschraubungen und Garnituren an Dampfmaschinen-Kesseln und Heizungen. Dieselbe **trocknet selbst bei 20 Atmosphären nicht aus,** erhält die Hähne usw. absolut dicht und **auch in kaltem Zustande** leicht drehbar; **verhindert das lästige Tropfen,** sowie ein Ansetzen von Kalk oder Kesselstein zwischen Küken und Hahngehäusen.

Ferner wird diese Gummi-Schmiere mit großem Erfolge zum

Abdichten bei Dürr'schen Röhrenkesseln

verwendet. Der Versand geschieht in Blechbüchsen von zirka $^1/_2$, 1, 2 u. 5 Kilo per Büchse à zirka 1 Kilo 8 M. franko jeder Reichspoststation.

Straßburger Gummiwaren-Fabrik R. Neddermann :: Straßburg i. E.

Filialen in Mühlhausen i. E., Stuttgart i. W., Basel (Schweiz).

Lieferanten der
Kaiserl. Deutschen Marine

Neu! Schraubstockbacken Neu!

nach eig. D. R. G. M.

Sämtliche elektrotechn. Artikel für Schwach- und Starkstrom.

Sourell & Co., Berlin N. 54

Weinbergsweg 4d.

Alfred Gutmann,
Aktiengesellschaft für Maschinenbau
Ottensen b. Hamburg

baut und empfiehlt bei kurzen Lieferzeiten

Hebezeuge aller Art

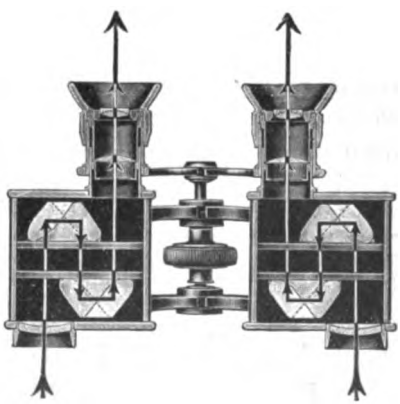
als: 18

Winden, Kräne, Aufzüge, Spills, Morton-Slips, Paternoster-Werke etc. etc.

für Hand-, hydraulischen oder elektrischen Betrieb.

Prospekte und Kostenanschläge frei.

Prisma-Binocles



14 versch. bewährte Modelle in 6—12mal. Vergrößerung

Stabile leichte Fassung, großes Gesichtsfeld, hohe Lichtstärke, tropensicher

Für Militär, Marine, Sport, Reise, Jagd

Gebr. Nitschke,
Rathenow VIII

Kataloge kostenfrei

Digitized by Google

Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft

BERLIN NW. **Schiffbautechnische Abteilung** Friedrich Karl-Ufer 2—4.

Ausführung elektrischer Bordanlagen jeden Umfanges.

Turbodynamos. Turbogebläse. Turbo angetriebene Luftpumpen, Luft- und Kondensatpumpen, Kesselspeisepumpen. Spezial-Motoren zum Antrieb von Lüftungsmaschinen, Pumpen. Kohlenwinden. Munitions-Transporteinrichtungen, Spills usw. Druckwasserdichte Beleuchtungskörper, Armaturen, Meßinstrumente und Apparate. Marinekabel.

:: **Scheinwerfer mit Zeiss-Spiegel.** ::

Beleuchtungswagen. Seetüchtige Motorboote. Maschinentelegraphen. Rudertelegraphen. Kesseltelegraphen. Kessel-Heizsignalanlagen. Umdrehungsfernzeiger. Wasser- und gasdichte Alarmwecker.

Howaldtswerke-Kiel.

Schiffbau, Maschinenbau, Giesserei und Kesselschmiede.

Maschinenbau seit 1838 • • Eisenschiffbau seit 1865 • • Arbeiterzahl 2500.

Neubau und Reparaturen von Schiffen, Docks und Maschinenanlagen jeglicher Art und Grösse.

Spezialitäten:

Metallpackung, Temperaturausgleicher, **Asche-Ejektoren,** D. R. P. Cedervall' Patentschutzhülse für Schraubenwellen, D. R. P. Centrifugalpumpen-Anlagen für **Schwimm- und Trockendocks. Dampfwinden, Dampfankerwinden.** Zahnräder verschiedener Grössen ohne Modell.

Der im Betrieb billigste Motor ist der

Grade-Motor

Gas, Benzin, Benzol, Rohöl.

Grade-Motorwerke

:: Magdeburg ::

Verlangen Sie bitte kostenfrei Liste Nr. 129.

Digitized by Google

SPRENGSTOFF A.-G. CARBONIT

HAMBURG UND SCHLEBUSCH.

Sprengstoffe für den Gebrauch in Bergwerken, Steinbrüchen, Tunnel- und Eisenbahnbauten.

Sprengstoffe für Militär und Marine.

Sprengstoffe für Geschoß-füllungen.

Sprengstoffe für Land- und Seeminen Torpedos etc.

Komplette Unterseeminen-Anlagen. — Anfertigung von Projekten und Ausführung unter Anleitung von Sachverständigen. — Vorführung von Minen auf See.

Ausführliche Prospekte in mehreren Sprachen stehen zur Verfügung.

Goldene Preußische Staatsmedaille für gewerbliche Leistung.
Düsseldorf 1902: Goldene Medaille. — Lüttich 1905: Grand Prix.
Brüssel 1910: 4 Grands Prix.
Turin 1911: 4 Grands Prix und Medaille zum Ehrendiplom.

Digitized by Google

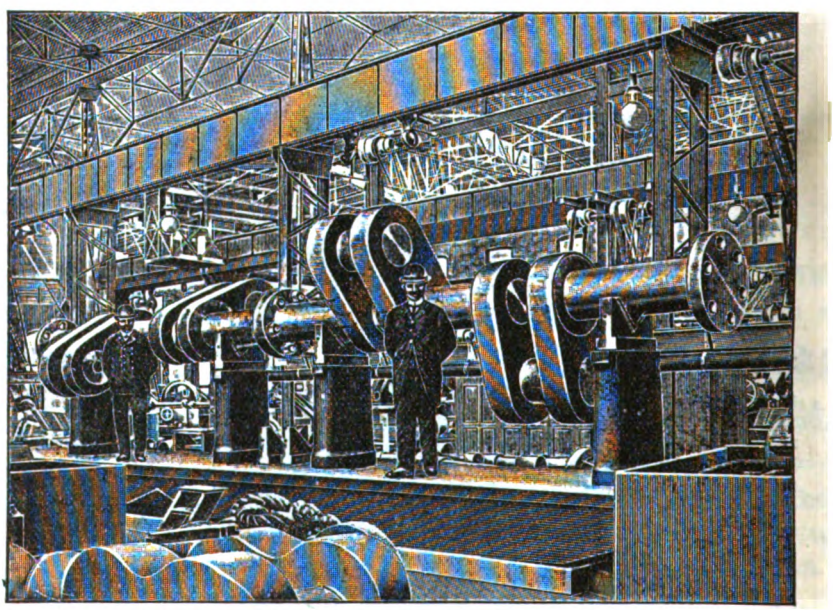
Actien-Gesellschaft Oberbilker Stahlwerk

vormals C. Poensgen, Giesbers & Cie.

DÜSSELDORF

Siemens-Martin-Stahlwerk

Hammerwerk ◻ Preßwerk ◻ Räderfabrik und Bearbeitungswerkstätten für Schmiedestücke



In 12 Arbeitstagen fertiggestellte, vierfache aufgebaute Kurbelwelle, fertig bearbeitet 21 150 kg.

FRITZ HEEDE, HANN. MÜNDEN

„DURIT"-
Schläuche
Dichtungen
Platten

Fabrikmarke
DURIT
DURIT
Gegründet 1887

„DURIT"-
Pumpen- und
Pulsometer-
klappen usw.

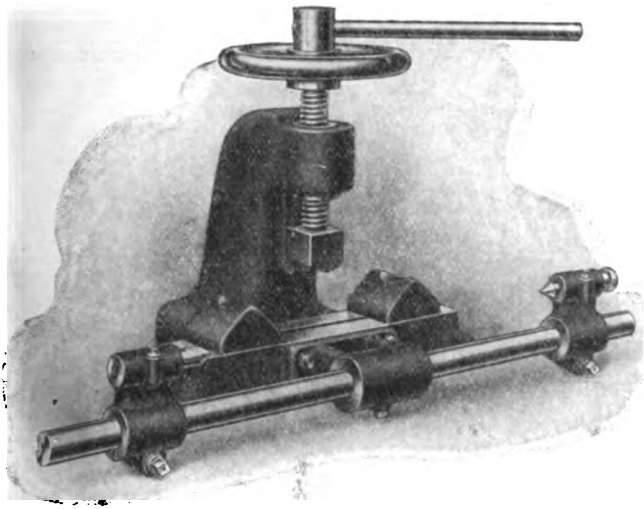
für Heisswasser, Dampf und alle schwierigen Beanspruchungen

Muster und Preise zu Diensten.

Digitized by Google

J. G. Weisser Söhne

Station der Schwarzwaldbahn □ **St. Georgen** □ Station der Schwarzwaldbahn



Präcisions-

Werkzeugmaschinen-bau

Spezialitäten:

Modern gebaute Prisma- u. Patronen-Drehbänke, Leitspindel-Support-Drehbänke.

Revolver- u. Bohrmaschinen, Fräs-, Hobel-, Shaping- und :: Schleif-Maschinen. ::

Automatische Maschinen usw. Präcisions-Werkzeuge.

Prospekte und Kataloge auf Verlangen.

Milch für die Tropen.

Bären-Marke
(Gesetzlich geschützt)

Bleibt unverändert flüssig.

1. Nicht gezuckerte kondensierte **Alpenmilch.**
2. **Naturmilch,** sterilisiert, auch homogen.

Bären-Marke
(Gesetzlich geschützt)

Bleibt unverändert flüssig.

3. **B.A.C.-flüssige Berner Alpenmilch-Chokolade.**

THE BERNESE ALPS MILK Co., Stalden i. E., Schweiz.

Zweigfabrik in Biessenhofen, bayer. Allgäu.

Paris 1900 „Hors Concours", Mitglied der Internationalen Jury.

Aufträge durch Exporthäuser in Europa.

Digitized by Google

Gegründet 1859

J. E. REINECKER

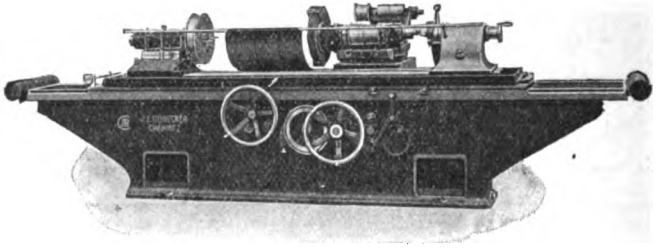
Werkzeug- und Werkzeugmaschinen-Fabrik

Chemnitz-Gablenz

Höchste Auszeichnungen

Rundschleifmaschinen

als Universal-, einfache und selbsttätige Maschinen



Universal-Rundschleifmaschine Nr. 4

*

Äußerst kräftige Bauart. Höchste Genauigkeit in der Arbeitsweise. Große Leistungsfähigkeit. Schleiflänge bis zu 10000 mm und darüber. Nassschleifeinrichtung. Elektrischer Antrieb oder Antrieb vom Deckenvorgelege

*

Fräsmaschinen, Schleifmaschinen, Drehbänke

Grands Prix auf folgenden Weltausstellungen: Turin 1911; Buenos Aires 1910; Brüssel 1910; Paris 1900.

Digitized by Google

7. Heft

22. Jahrgang

Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W9, Leipziger Platz 13

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

Juli 1911

Inhaltsverzeichnis

Titelbild: Französisches Linienschiff „Voltaire". Seite

Unterseebootsunfälle unter besonderer Berücksichtigung des Unfalls auf „U 3". Vortrag, gehalten von Fregattenkapitän Michelsen im Institut für Meereskunde der Universität Berlin. (Mit 5 Abbildungen.) 833—849

Das Versuchsschießen gegen das Zielschiff „San Marcos" und der Artillerie-Schießdienst in der Marine der Vereinigten Staaten . . . . . 850—856

Die Grundlagen der Taktik . . . . . 857—867

Das Lazarettschiff. Von Marine-Oberstabsarzt Dr. M. zur Verth . . . . . 868—883

Die Kohlenversorgung der Kriegschiffe im Seekriege. Von Paul Einicke, Bonn . . . . . 884—896

Meinungsaustausch: Zu dem Artikel „Eine neue Methode zur Bestimmung des Drehkreisdurchmessers eines Schiffes" . . . . . 897—900

Rundschau in allen Marinen . . . . . 901—927

Verschiedenes: Nauticus 1911. — Ein Versuch König Friedrichs I. von Preußen zur Schaffung einer Verteidigungsflotte. — Russische Marinesanitätsformationen in Port Arthur. — Die Juden von Fes. — Luftsport in Wilhelmshaven . . . . . 928—945

Literatur . . . . . 946—960

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts. Berlin W9, Leipziger Platz 13.

Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Rundt, Wilmersdorf, Kaiser-Platz 18.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. – Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. – Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

Schnellste Lösung nautischer Aufgaben.

Nautisch-Astronomischer

Universal-Rechenstab

Von **R. Nelting**

zur schnellen, einfachen, mechanischen Durchführung der terrestrischen und astronomischen Besteckrechnung, ohne Logarithmen und Nautische Tafeln, mit der für den Seegebrauch genügenden Genauigkeit. **Preis 180 Mk.**

Azimut-Stab

Von **R. Nelting**

zur schnellen Bestimmung der wahren Richtungen aller Gestirne für alle Breiten von Pol zu Pol und alle Stundenwinkel — 24h. Azimut-Stab, in Etui, mit Gebrauchsanweisung, Glasläufer und federndem Stahlrücken, 28 cm lang. — **Preis 14 Mk.**

Zu beziehen durch alle einschlägigen Geschäfte.

Lieferanten der
Kaiserlich Deutschen Marine.

Lehnige **Draht-Seile**
in Spezial-Konstruktion
von besonders hoher
Bruchfestigkeit und
gegen Verrosten
präpariert.

Voltohm
Seil- & Kabelwerke, Aktiengesellschaft
Frankfurt a. Main.

Hanf- und Draht-Taue.

Endlose Seilschlingen.

Rübelbronze-Fabrikate

(roh bez. vorgedreht)

Kugelstutzen und Krümmer für Heißdampfleitungen mit 48 kg Festigkeit bei 30% Dehnung bei 18°
bzw. 34,2 „ „ „ 25% „ „ 350°
gegen 11,8 „ „ „ 2% „ „ 350°
der Marinebronze

ferner:

Pumpenkörper, Ventile, Grundplatten für 150 Atm. Druck
Rohrleitungsteile etc. für den Schiffsmotorbau

Dickwandige Rohre für Lagerzwecke
Stangenmaterial für Ventilspindeln, Bolzen, Muttern, Pumpenwellen pp.
bei mindest. 65 kg Festigkeit u. 2% Dehnung

[86a

Allgemeines Deutsches Metallwerk, G. m. b. H, Oberschöneweide bei Berlin

Digitized by Google

Der Achsenbrand.

Stabs-Ingenieure!
Betriebs-Ingenieure!
Ober-Maschinisten!

Abgekühlt!
währ. d. Betriebes.

Haltet fest am Caloricid!

Es werden Nachahmungen des Caloricides den Maschinen-Betrieben zugeführt, bei welchen weder die Zuverlässigkeit der Rohmaterialien, noch die prompte und gleichmäßige Herstellung des Produktes sichergestellt ist!

Im Kriegsfalle sind die Folgen unberechenbar für Schiff und Besatzung!

Einige Betriebsberichte von grossen Werken:

. . . daß wir mit dem von Ihnen gelieferten Caloricid zufrieden sind. **Es ist von den verschiedenen Mitteln, welche wir probiert haben, das einzige, welches mit Sicherheit ein warm gelaufenes Lager abkühlt und betriebsfähig erhält.** Wir haben es sowohl bei Transmissionen, als auch bei schnell laufenden Dampfmaschinen benutzt, und verdanken wir es diesem Mittel, daß wir Betriebsstörungen vermeiden konnten, welche sonst bei warm gelaufenen Lagern unvermeidlich waren. (13. 2. 07)

. . . daß wir das von Ihnen bezogene Caloricid auf den **Probefahrten unserer Schiffe,** sowie auf unserer **Probestation** in der Fabrik mit **bestem Erfolge** angewendet haben und dasselbe als **vorzüglichstes Mittel** gegen auftretendes Heißlaufen von bewegten Maschinenteilen erprobt haben und mit demselben **äußerst zufrieden** waren. (12. 10. 10)

Erfinder und alleiniger Fabrikant:

Max Arthur Krause, Charlottenburg 69

Telegramm-Adresse: Reformator, Berlin.

Seit 20 Jahren Lieferant der Kaiserlich Deutschen und befreundeter fremder Marinen.

Digitized by Google

Die außergewöhnliche Vermehrung des Umsatzes der Firma seit 1897 wird durch die zunehmende Länge der 5 Luftschiffe klar veranschaulicht.

CARL BÖDIKER & Co.

Kommanditgesellschaft auf Aktien

Hamburg, Tsingtau, Hongkong, Canton, Swakopmund, Lüderitzbucht, Windhuk, Karibib, Keetmanshoop.

Proviant, Getränke aller Art, Zigarren, Zigaretten, Tabak usw.

unverzollt aus unsern Freihafenlägern,

ferner ganze Messe-Ausrüstungen, Konfektion, Maschinen, Mobiliar, Utensilien sowie sämtliche Bedarfsartikel für Reisende, Ansiedler und Farmer.

Preiskataloge, Prospekte, Anerkennungsschreiben, Kostenanschläge, Bestellformulare und Telegraphenschlüssel auf Wunsch zur Verfügung.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

INDEXED

8. Heft 22. Jahrgang

Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W9, Leipziger Platz 13

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

August 1911

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Titelbild: Marineschule in Annapolis.	
Die Marineschule in Annapolis	961—966
Die gymnastische Ausbildung der amerikanischen Seekadetten an der Marineschule zu Annapolis	967—969
Drahtlose Telephonie bei der Kriegsmarine. Von Ober-Postpraktikant H. Thurn. (Mit 8 Abbildungen.)	970—984
Italiens Flottenbaupolitik und das italienische Marinebudget 1911/12	985—1000
Die Pläne einer Eisenbahnlinie nach Indien und die Aussichten ihrer Verwirklichung. Von Dr. R. Hennig, Berlin-Friedenau. (Mit 1 Kartenskizze.)	1001—1010
Meinungsaustausch: Zu dem Artikel „Die Luftschiffe“	1011—1018
Rundschau in allen Marinen	1019—1047
Verschiedenes: Venusbeobachtungen bei Tage. — The Naval Annual 1911. — Strenge Lösung des Zweihöhenproblems durch Zeichnung in der Karte. Von A. Wedemeyer. — Vom deutschen Rundflug 1911 . .	1048—1064
Zeitschriftenschau: Ansichten über Einleitung des Flottenkampfes	1065—1068
Literatur	1069—1084

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts. Berlin W9, Leipziger Platz 13.

Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Rundt, Wilmersdorf, Kaiser-Platz 18.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. — Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

PROPELLER

aus unserer hervorragend bewährten Rübelbronze, mit 64 kg Festigkeit, 20% Dehnung, 40 kg Elastizitätsgrenze, für Kriegs- und Handelsschiffe, sowie Motor- und Unterseeboote

Diese Festigkeitseigenschaften ermöglichen leichtere Konstruktion, größeren Wirkungsgrad und größere Betriebssicherheit, als dies bei Öl-, Gasmotor- oder Dampfturbinen-Antrieb mit anderen Bronzen erzielt wird

36b]

Propeller aller Größen in kürzester Zeit lieferbar :: Bei der Kaiserlichen Marine zugelassen

Allgemeines Deutsches Metallwerk G. m. b. H., Oberschöneweide bei Berlin

Lieferanten der
Kaiserlich Deutschen Marine.

Lehnige Draht-Seile
in Spezial-Konstruktion von besonders hoher Bruchfestigkeit und gegen Verrosten präpariert.

Voltohm
Seil- & Kabelwerke, Aktiengesellschaft
Frankfurt a. Main.

Hanf- und Draht-Taue.

Endlose Seilschlingen.

Arbeiter-Schutzbekleidungen
wie
Kessel-Anzüge
Säurebeständige Anzüge und Schürzen, Maschinisten-Anzüge, Schutzkleider für Frauen usw. usw., fabriziert als Spezialität:
Wilhelm Florenz, Fritz Sohn, Cöln a. Rh. 19.
Handtücher mit eingewebten Namen. — Wasserdichte Bekleidungen.

Digitized by Google

9. Heft

22. Jahrgang

Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W9, Leipziger Platz 13

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

September 1911

Inhaltsverzeichnis

Titelbild: Engl. Panzerkreuzer „Indefatigable“ — Seite

Ratschläge für die Beschäftigung mit der Seekriegsgeschichte . . . . . 1085—1096

Islam und osmanisches Reich . . . . . 1097—1106

Schutz- und Rechtsverhältnisse der Hochseefischerei. Von Dr. phil. Chr. Grotewold. Steglitz . . . . . 1107—1119

Die Jubiläumsversammlung der Institution of Naval Architects 1911 . . . . . 1120—1125

Über Artillerieverwendung und Taktik in der französischen Marine (Mit 3 Abbildungen) . . . . 1126—1135

Rundschau in allen Marinen . . . . . 1135—1161

Verschiedenes: Pearl Harbor. (Mit 1 Kartenskizze). — Die bisherigen Arbeiten des Comité Maritime International und ihre Bedeutung für Deutschlands Seewesen. Von Kapitän E. Moll. Hamburg. — Ein Seemannstagebuch aus dem zweiten holländisch-englischen Kriege. — Mannschafts-Büchereien. — Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, mit Berücksichtigung der Seetaktik. Von A. Stenzel. Vierter Teil. — Nachtrag zu der Mitteilung im 7. Hefte S. 931 ff.: „Ein Versuch König Friedrichs I. von Preußen zur Schaffung einer Verteidigungsflotte“ . . . . . 1162—1186

Literatur . . . . . 1187—1208

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts. Berlin W9, Leipziger Platz 13.

Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Rundt, Wilmersdorf, Kaiser-Platz 18.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. — Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

Rübelbronze-Fabrikate

(roh bez. vorgedreht)

Kugelstutzen und Krümmer für Heißdampfleitungen mit 48 kg Festigkeit bei 30% Dehnung bei 18°
bzw. 34,2 „ „ „ 25% „ „ 350°
gegen 11,8 „ „ „ 2% „ „ 350°
der Marinebronze

ferner:

Pumpenkörper, Ventile, Grundplatten für 150 Atm. Druck
Rohrleitungsteile etc. für den Schiffsmotorbau

Dickwandige Rohre für Lagerzwecke
Stangenmaterial für Ventilspindeln, Bolzen, Muttern, Pumpenwellen pp. bei mindest. 65 kg Festigkeit u. 20% Dehnung

[88a

Allgemeines Deutsches Metallwerk, G. m. b. H, Oberschöneweide bei Berlin

Lieferanten der
Kaiserlich Deutschen Marine.

Lehnige **Draht-Seile**
in Spezial-Konstruktion von besonders hoher Bruchfestigkeit und gegen Verrosten präpariert.

Voltohm
Seil- & Kabelwerke, Aktiengesellschaft
Frankfurt a. Main.

Hanf- und Draht-Taue.

Endlose Seilschlingen.

Arbeiter-Schutzbekleidungen
wie
Kessel-Anzüge
Säurebeständige Anzüge und Schürzen, Maschinisten-Anzüge, Schutzkleider für Frauen usw. usw., fabriziert als Spezialität:
Wilhelm Florenz, Fritz Sohn, Cöln a. Rh. 19.
Handtücher mit eingewebten Namen. — Wasserdichte Bekleidungen.

Digitized by Google

10. Heft

22. Jahrgang

Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W9, Leipziger Platz 13

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

Oktober 1911

Inhaltsverzeichnis

Titelbild: Englisches Linienschiff „Orion“. Seite

Die Entwicklung des Unterseebootes . . . . . 1209—1216

Der Seeoffizier u. das Studium des Völkerrechts. Von Dr. Heinrich Triepel, Professor in Kiel . . . . . 1217—1240

Die britische Reichskonferenz von 1911. Von Dr. Hans Plehn, London . . . . . 1241—1254

Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See während eines Krieges. Von Dr. Georg Schramm, Wirkl. Admiralitätsrat 1255—1266

Die französischen Flottenmanöver 1911 . . . . . 1267—1275

Die Jubiläumsversammlung der Institution of Naval Architects 1911 . . . . . 1276—1283

Meinungsaustausch 1284

Rundschau in allen Marinen . . . . . 1285—1307

Verschiedenes: Eine einfache Methode zur Zeit- und Breitenbestimmung in Häfen. Von Dr. W. Ebert. — Selbständiges Schießen der Geschützführer der leichten Artillerie. — Einige Ansichten über die Folgen des Streichens der Schiffsflagge im Kriege. — Sportfest in Sonderburg. (Mit 1 Skizze) . . . . . 1308—1317

Literatur . . . . . 1318—1343

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts. Berlin W9, Leipziger Platz 13.

Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Kundt, Wilmersdorf, Kaiser-Platz 18.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. – Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,–. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. – Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

PROPELLER

aus unserer hervorragend bewährten Rübelbronze, mit 64 kg Festigkeit, 20% Dehnung, 40 kg Elastizitätsgrenze, für Kriegs- und Handelsschiffe, sowie Motor- und Unterseeboote

Diese Festigkeitseigenschaften ermöglichen leichtere Konstruktion, größeren Wirkungsgrad und größere Betriebssicherheit, als dies bei Öl-, Gasmotor- oder Dampfturbinen-Antrieb mit anderen Bronzen erzielt wird

36b]

Propeller aller Größen in kürzester Zeit lieferbar :: Bei der Kaiserlichen Marine zugelassen

Allgemeines Deutsches Metallwerk G. m. b. H., Oberschöneweide bei Berlin

Lieferanten der
Kaiserlich Deutschen Marine.

Lehnige Draht-Seile
in Spezial-Konstruktion von besonders hoher Bruchfestigkeit und gegen Verrosten präpariert.

Voltohm
Seil- & Kabelwerke, Aktiengesellschaft
Frankfurt a. Main.

Hanf- und Draht-Taue.

Endlose Seilschlingen.

Nautisch-Astronomischer

Schnellste Lösung nautischer Aufgaben.

Universal-Rechenstab

zur schnellen, einfachen, mechanischen Durchführung der terrestrischen und astronomischen Besteckrechnung, ohne Logarithmen und Nautische Tafeln, mit der für den Seegebrauch genügenden Genauigkeit. **Preis 140 Mk.**

Azimut-Stab zur schnellen Bestimmung der wahren Richtungen der **Sonne**, des **Mondes**, der **Planeten** und **aller Sterne** auf **allen Breiten** Azimut-Stab in Etui, mit Gebrauchsanweisung, Glasläufer und federndem Stahlrücken, 28 cm lang. **Preis 14 Mk.**

Alleinige Fabrikanten: **Dennert & Pape, Altona b. Hamburg,** Fabrik geodätischer Instrumente und Rechenstäbe aller Systeme.

Digitized by Google

11. Heft 22. Jahrgang

Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W9, Leipziger Platz 13

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

November 1911

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Titelbild: S. K. H. Prinz Adalbert von Preußen	
Zum hundertsten Geburtstag des Prinzen Adalbert von Preußen (geboren am 29. Oktober 1811)	1345—1355
Das japanische Admiralstabswerk über den japanisch-russischen Seekrieg 1904/05. Von Kapitän zur See Hollweg	1355—1384
Die französischen Flottenmanöver 1911 (Schluß)	1385—1406
Der Kampf um Tripolitanien	1407—1417
Der italienisch-türkische Krieg 1911	1418—1440
Die „Liberté"-Katastrophe. (Mit 3 Skizzen)	1441—1450
Meinungsaustausch	1451—1452
Rundschau in allen Marinen	1453—1475
Verschiedenes: Schlechtwetternavigation kleinerer Fahrzeuge an der Küste	1476—1478
Zeitschriftenschau	1479—1480
Literatur	1481—1496

Digitized by Google

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts. Berlin W9, Leipziger Platz 1

Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Rundt, Wilmersdorf, Kaiser-Platz 18.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. — Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

Rübelbronze-Fabrikate

(roh bez. vorgedreht)

Kugelstutzen und Krümmer für Heißdampfleitungen mit 43 kg Festigkeit bei 30% Dehnung bei 18°
bzw. 34,2 „ „ „ 25% „ „ 350°
gegen 11,8 „ „ „ 2% „ „ 350°
der Marinebronze

ferner:

Pumpenkörper, Ventile, Grundplatten für 150 Atm. Druck
Rohrleitungsteile etc. für den Schiffsmotorbau

Dickwandige Rohre für Lagerzwecke
Stangenmaterial für Ventilspindeln, Bolzen, Muttern, Pumpenwellen pp. bei mindest. 65 kg Festigkeit u. 20% Dehnung [88a

Allgemeines Deutsches Metallwerk, G. m. b. H, Oberschöneweide bei Berlin

Lieferanten der
Kaiserlich Deutschen Marine.

Lehnige Draht-Seile
in Spezial-Konstruktion von besonders hoher Bruchfestigkeit und gegen Verrosten präpariert.

Voltohm
Seil- & Kabelwerke, Aktiengesellschaft
Frankfurt a. Main.

Hanf- und Draht-Taue.

Endlose Seilschlingen.

Schnellste Lösung nautischer Aufgaben.

Nautisch-Astronomischer
Universal-Rechenstab

zur schnellen, einfachen, mechanischen Durchführung der terrestrischen und astronomischen Besteckrechnung, ohne Logarithmen und Nautische Tafeln, mit der für den Seegebrauch genügenden Genauigkeit. Preis 140 Mk.

Azimut-Stab zur schnellen Bestimmung der wahren Richtungen der Sonne, des Mondes, der Planeten und aller Sterne auf allen Breiten Azimut-Stab in Etui, mit Gebrauchsanweisung, Glasläufer und federndem Stahlrücken, 28 cm lang. Preis 14 Mk.

Alleinige Fabrikanten: Dennert & Pape, Altona b. Hamburg, Fabrik geodätischer Instrumente und Rechenstäbe aller Systeme.

Digitized by Google

12. Heft 22. Jahrgang

Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W9, Leipziger Platz 13

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

Dezember 1911

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Titelbild: Engl. geschützter Kreuzer „Weymouth".	
Aus der Zeit des Taiping-Aufstandes. (Mit 1 Karte)	1497—1514
Der Seeoffizier u. das Studium des Völkerrechts. Von Dr. Heinrich Triepel, Professor in Kiel. (Schluß)	1515—1538
Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe auf hoher See während eines Krieges. Von Dr. Georg Schramm, Wirkl. Admiralitätsrat. (Schluß)	1539—1554
Streiflichter auf die japanische Marine	1555—1560
Der italienisch-türkische Krieg 1911. II.	1561—1573
Der militär-politische Dienst des ostasiatischen Kreuzergeschwaders in China	1574—1583
Die Pulverfrage in der französischen Marine	1584—1597
Rundschau in allen Marinen	1598—1628
Verschiedenes: Die Wettkämpfe der Fähnriche zur See der Marineschule	1629—1631
Zeitschriftenschau: Die Entwicklung der Küstenverteidigungsfrage in Frankreich	1632—1633
Literatur	1634—1654

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Hierzu: **Inhaltsverzeichnis** (Heft 7 bis 12). — **Namen- und Sachregister**, Jahrg. 1911.

Digitized by Google

Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts. Berlin W9, Leipziger Platz

Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Rundt, Wilmersdorf, Kaiser-Platz 18.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. — Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis de Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonne ment oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebs stelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit eine solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

PROPELLER

aus unserer hervorragend bewährten Rübelbronze, mit 64 kg Festigkeit, 20% Dehnung, 40 kg Elastizitätsgrenze, für Kriegs- und Handelsschiffe, sowie Motor- und Unterseeboote

Diese Festigkeitseigenschaften ermöglichen leichtere Konstruktion, größeren Wirkungsgrad und größere Betriebssicherheit, als dies bei Öl-, Gasmotor- oder Dampfturbinen-Antrieb mit anderen Bronzen erzielt wird

36b]

Propeller aller Größen in kürzester Zeit lieferbar :: Bei der Kaiserlichen Marine zugelassen

Allgemeines Deutsches Metallwerk G. m. b. H., Oberschöneweide bei Berlin

Lieferanten der
Kaiserlich Deutschen Marine.

Lehnige Draht-Seile
in Spezial-Konstruktion von besonders hoher Bruchfestigkeit und gegen Verrosten präpariert.

Voltohm
Seil- & Kabelwerke, Aktiengesellschaft
Frankfurt a. Main.

Hanf- und Draht-Taue.

Endlose Seilschlingen.

Nautisch-Astronomischer

Schnellste Lösung nautischer Aufgaben.

Universal-Rechenstab

zur schnellen, einfachen, mechanischen Durchführung der terrestrischen und astronomischen Besteckrechnung, ohne Logarithmen und Nautische Tafeln, mit der für den Seegebrauch genügenden Genauigkeit. **Preis 140 Mk.**

Azimut-Stab

zur schnellen Bestimmung der wahren Richtungen der Sonne, des Mondes, der Planeten und aller Sterne auf allen Breiten. Azimut-Stab in Etui, mit Gebrauchsanweisung, Glasläufer und federndem Stahlrücken, 28 cm lang. **Preis 14 Mk.**

Alleinige Fabrikanten: **Dennert & Pape, Altona b. Hamburg,** Fabrik geodätischer Instrumente und Rechenstäbe aller Systeme.

Digitized by Google

Für sehr hohe Ansprüche empfohlen:

„Ardicid"-

Hochdruckplatte

für Heifsdampf usw.

„Ardicid"-

Stopfbüchsenpackung

für Hochdruck und Heifsdampf.

„Caloricid"

preisgekrönte Lagerkühlung

„Makol"

giftfreier Mennige-Ersatz,

brennt niemals fest.

Max Arthur Krause,

Charlottenburg 69.

Digitized by Google

CARL BÖDIKER & Co.

Kommanditgesellschaft auf Aktien

Hamburg, Tsingtau, Hongkong, Canton, Swakopmund, Lüderitzbucht, Windhuk, Karibib, Keetmanshoop.

Proviant, Getränke aller Art, Zigarren, Zigaretten, Tabak usw.

unverzollt aus unsern Freihafenlägern,

ferner ganze Messe-Ausrüstungen, Konfektion, Maschinen, Mobiliar, Utensilien sowie sämtliche Bedarfsartikel für Reisende, Ansiedler und Farmer.

Preiskataloge, Prospekte, Anerkennungsschreiben, Kostenanschläge, Bestellformulare und Telegraphenschlüssel auf Wunsch zur Verfügung.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

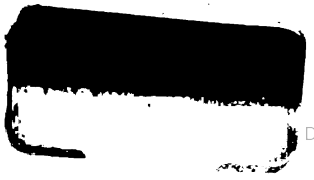
Digitized by Google

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
REFERENCE DEPARTMENT

This book is under no circumstances to be taken from the Building

MAY 2 2 101

Form 410



Digitized by Google